SPORT WODNY



WARSZAWA MARZEC 1931 R. CENA EGZ. 1 ZŁ. Nr. 3

Najmłodszy z naszych związków sportowych, Polski Związek Kajakowców, nie zasypia gruszek w popiele. Z okazji Walnego Zjazdu Delegatów PZK. w niedzielę 8 marca, mieliśmy możność poznać rodzaj i ilość prac wykonanych przez Zarząd. Ze sprawozdania PZK. wynika, że w ciągu miesięcy jesiennych i zimowych opracowano i zatwierdzono u właściwych władz Statut PZK., przygotowano do druku regulaminy sportowy, turystyczny, oraz instrukcję o wywiadzie szlaków wodnych. Prócz pracy organizacyjnej zarząd PZK. przejawiał żywą działalność w kierunku nawiązanie ścisłych stosunków z władzami i pokrewnemi instytucjami. W porozumieniu z Min. Komunikacji opracowano projekt nowych przepisów, rozszerzających prawa przewozu składaków i kajaków na kolejach państwowych. Z ministrestwem Skarbu opracowano nowe przepisy normujące formalności przy przewozie kajaków zagranicę. Omawiano również sprawy paszportów żeglarskich dla członków PZK., przekraczających granice w celach turystycznych. W związku z rozszerzeniem konwencji turystycznej z Czechosłowacją i wprowadzeniem konwencji z Rumunją, PZK. wystąpił z projektami uwzględniającemi potrzeby granicznego ruchu kajakowego. W szczególności PZK. domaga się rozszerzenia pasa czeskiego, przez włączenie całego biegu Wagu. Z polskiej strony proponuje przesunięcie granicy po linje kolejowe Tarnów, Kraków, Oświęcim, aby cały bieg Dunajca, Popradu i Soły znalazł się w pasie turystycznym.

Związek nawiązał bliski kontakt z bratnim związkiem czeskim. Wyrazem zbliżenia poza zeszłorocznym spływem do morza, będzie spływ polskich kajakowców Orawą i Wagiem. Spływ ten odbędzie się w czasie Zielonych Świątek, organizacją zajmuje się praski i żiliński Touring - Club.

W sezonie najbliższym odbędzie się cały szereg zawodów klubowych. Z dotąd zgłoszonych wymienić należy spływ Żywiec — Oświęcim, organizowany w kwietniu przez I Klub Kanoistów z Katowic.

Mistrzostwa Polski prawdopodobnie jeszcze w roku bieżącym rozgrywane nie będą.

Konieczność nadzoru nad sportem kajakowym sprawiła, że PZK. podzielił wszystkich kajakowców na 3 klasy według stopnia sprawności i doświadczenia turystycznego. Kajakowcy, którzy wykażą się umiejętnością pływania na dystansie 200 mtr. wody stojącej, wiosłowania, oraz znajomością praw drogi wodnej i obozowania, korzystać będą z pełni praw przewidzianych dla członków PZK. Komisje egzaminacyjne istnieć będą przy klubach, które uzyskają od PZK. mandat na przeprowadzenie prób.

Najwyższą klasę stanowić będą Wygi — mianowani z pośród klasowych kajakowców na podstawie próby po wykazaniu się praktyką turystyczną w ciągu dwóch sezonów. PZK. chcąc pobudzić zrzeszonych kajakowców do żywszej działalności turystycznej przyznawać będzie, następujące nagrody:

Dziesięć najwybitniejszych wycieczek otrzymywać będzie artystyczne plakiety oraz dyplomy dla klubu. Prócz tego osady kwalifikowane będą do klasy wygów.

Niezależnie od plakiet przyznawane będą następujące nagrody przechodnie:

a) Nagroda „Łososia" za najwybitniejszą wycieczkę indywidualną w sezonie.

b) Nagroda „Węgorza" za najciekawszą wycieczkę odkrywczą.

c) Nagrodę „Pstrąga" dla zwycięzcy w biegu długodystansowym górskim w zawodach o mistrzostwo PZK. — (mistrz PZK.).

d) Nagrodę „Śledzi" dla klubu, który wykaże się najżywszą działalnością w ciągu sezonu, co określa kilometraż średni = ilość klm — ilość czł. (mistrz klubowy PZK).

Wszelkie regulaminy i instrukcje P. Z. Kajakowców ogłasza w swym komunikacie.

W myśl statutu członkiem PZK. może być klub, stowarzyszenie, uprawiające turystykę wodną na kajakach po zgłoszeniu swego przystąpienia do PZK. Wpisowe zł. 10. Minimalna ilość członków 5 osób. Osoby nie mające możności należenia do klubu na terenie swego zamieszkania, mogą zgłaszać się wprost do Związku, z prośbą o zapisanie do Sekcji niestowarzyszonych. Adres Pol. Zw. Kajakowców: Warszawa, Wilcza 64, mjr. Lewakowsski.

Tonny.



Rok 7. WARSZAWA, MARZEC 1931 r. Nr. 3

SPORT WODNY

DWUTYGODNIK, POŚWIĘCONY SPRAWOM

WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA i PŁYWACTWA.

TRZECI WIELKI ROK

Sezon, który się dla wioślarzy wnet rozpocznie, nie będzie zwykłym. Zdawałoby się może, na pierwszy rzut oka, że powinien być mniej ożywiony od poprzedniego, gdyż zawsze po wielkich wysiłkach musi nastąpić okres spokoju, poświęcony zasłużonemu wypoczynkowi, wytchnieniu. Mniemanie takie byłoby mylnem. Raz dlatego, że życie współczesne, zrywające ze staremi tradycjami, nie chce uznawać żadnych przerw i przystanków. Wymaga stałego zwiększania tempa, ustawicznego przyśpieszenia i nieustannej intensyfikacji. Powtóre — bo rok przedolimpijski nie może być traktowany narówni z innemi.

Po sezonie triumfu organizacyjnego, jakiem było lato 1929, mieliśmy sezon triumfów sportowych — rok 1930. Logika aktualności domaga się, by sezon 1931 też przyniósł coś nowego, zaznaczony został innem, niemniej cennem jakiemś powodzeniem. Bo inaczej powiedzą wszyscy, i powiedzą słusznie — że świat nasz wioślarski spoczął indolentnie na laurach, zerwał z nowoczesną tradycją stałego parcia naprzód i cofnął się wobec tego wstecz.

Dalej — powtarzamy że nadchodzi nie sezon jakiś zwykły — a rok przedolimpijski. Czyli z natury rzeczy okres najbardziej ożywionej, gorączkowej pracy, kiedy to się przygotowuje i umożliwia sukcesy na najszerszej arenie świata.

Wioślarze zdobyli teraz taką markę, iż jest poprostu niemożliwem nie uważać ich za jednych z najpożądańszych uczestników podróży do Los Angeles, za jednych z tych, na czyje „punkty" najśmielej można liczyć. Zawieść nadzieji całego polskiego świata sportowego, zblamować się — bo nie osiągnąć triumfów byłoby przy stanie dzisiejszym blamanżem — wioślarze nie mogą i nie chcą. Czyli — muszą ze zdwojoną energją pracować.

Ale jest i druga kwestja. Podróż do Kalifornji jest daleka i wielce kosztowna. Niestety, szczególnie kosztowna, jeśli chodzi o wioślarzy, ze względu na konieczność przetransportowania sprzętu. Polski Komitet Olimpijski specjalnie w dostatki nie opływa, wobec konieczności wprowadzenia jaknajdalszych oszczędności przez Rząd, nie będzie mógł być wspomagany tak, jak w 1928 roku, kiedy 80% kosztów pokryto z funduszów państwowych, a wobec niekorzystnej sytuacji gospodarczej nie może zbytnio liczyć i na poparcie finasowe szerokiego ogółu. Pozostają — sami sportowcy.

Z tego wyniknie nieuniknienie, iż pierwszeństwo, przy podziale miejsc w ekspedycji, będą posiadali przedstawiciele tych dyscyplin, które najwalniej przyczynią się do powodzenia zbiórki olimpijskiej.

Chyba samym wioślarzom byłoby przykro i nieswojo jechać do Ameryki za pieniądze, zebrane przez lekkoatletów naprzykład, albo też bokserów, za pieniądze, w intencji ofiarodawców przeznaczone na wysyłkę Kusocińskiego czy Forlańskiego. Dużo pewniej i dużo wyraźniej by się czuły nasza dwójka czy nasza czwórka, gdyby wiedziała, iż faktem wyjazdu nie krzywdzi nikogo, a napełnia radością niczem niezamąconą serca kolegów - wioślarzy, którzy ponieśli na ten cel ofiary.

Dlatego, obok sumiennych i skrupulatnych przygotowań technicznych, rok 1931 poświęcony być musi również i energicznej akcji zbiórkowej. Każdy przyjaciel wiosła, czy będzie on członkiem „Poznań 04", czy „B. T. W.", czy „A. Z. S." lub „W. T. W.", czy wreszcie najmniejszego i najskromniejszego z klubików prowincjonalnych — musi złożyć swoją ofiarę, musi zamanifestować swą przynależność duchową do wielkiej rodziny wodniaków, musi dorzucić swą cegiełkę do budowy tych schodów, po których nasze znakomite „asy" iść będą po laur olimpijski.

I aby nie pozostawało żadnych wątpliwości, iż ofiarę składa wioślarz dla wioślarzy — musi ją złożyć do „Sportu Wodnego", który listę imienną ofiarodawców prowadzić będzie w ścisłej ewidencji i na łamach swych publikować.

Konto w P.K.O. 6013. Na czekach należy dopisać „Na Fundusz Olimpijski".

DWA POKOLENIA

Towarzystwa nasze obchodzą jubileusze i to już nie dziesięcio, ale pięćdziesięcioletnie, w szeregach naszych wioślarzy widzimy siwe głowy i sterane wiekiem twarze. Ale także i młode pokolenie coraz szersze obejmuje zadania i wysuwa się na czoło. W niejednem towarzystwie syn wiosłuje obok ojca, wnuk stawia pierwsze kroki w wioślarstwie pod okiem doświadczonego dziadka. I zdawałoby się, że stosunki te ułożą się tak dobrze, jak tylko można sobie wyobrazić. Czy tak jest? W 90% nie. Walka dwóch pokoleń, która jest tematem wielu rozpraw filozoficzno-pedagogicznych i tutaj znalazła swe zastosowanie. Młodzi zdobywają twierdze, które starsze pokolenie uznało za niezdobyte, łamią sobie skrzydła o bloki skalne, które dały się we znaki tym, którzy odchodzą, a równocześnie decydującym czynnikiem jest wzajemna nieufność. Starzy nie ufają, że młodzi mogą to zrobić, czego oni sami nie zrobili, a młodzi nie ufają, że rady i wskazówki są racjonalne.

W towarzystwach naszych utworzyły się dwa obozy. Obóz starszych i obóz młodszych. Bardzo nieliczne są wyjątki, gdzie tych obozów niema, gdzie starsi pracują ramię w ramię obok młodszych. Obozy te niszczą swe siły na zwalczanie się. Starzy twierdzą, że wszyscy młodzi to gromada warchołów, nic nie wartych, a młodzi uważają wszystkich starych za wysłużonych już graczy, którzy powinni już odejść, aby zrobić miejsca młodym.

Rozpatrując powyższe zagadnienie gruntownie, trzeba zaznaczyć, że jak żadna ze stron nie ponosi 100% winy, tak żadna nie jest bez winy. Większą jednak część odpowiedzialności za obecny stan rzeczy, godny pożałowania, gdy stare, i bogate w tradycję kluby, staczają się na dno otchłani sportowej, ponoszą jednak elementy starsze. Trzeba zgodzić się, że w miarę lat zmieniają się upodobania człowieka. Znakomity zawodnik i zapalony wioślarz, gdy stosunki zmuszą go do usunięcia się z czynnego życia sportowego, zapomina nieraz zbyt szybko, że to, co stanowiło dla niego wiele lat, kwintensencję życia, a więc zawody, regaty, trening, i t. p., może również stanowić istotę rzeczy dla dziesiątków innych wioślarzy, stary turysta, który przewiosłował tysiące kilometrów i znalazł ustronne schronienie w sali bilardowej czy karcianej, nie chce zrozumieć, że kto inny także pragnie pokonać te tysiące trudności, jakie piętrzą się przed wioślarzem w wędrówce wodnej, że ktoś inny też tęskni za przestrzenią. Tak łatwo o tem wszystkiem się zapomina. A gdy przyjdzie walne zebranie, wtedy ci, którzy lat temu kilkanaście uważali się za pionierów sportu i walczyli o prawo do regat do zawodów, wołają wielkim głosem: nie potrzeba nam stajni wyścigowej, regatowcy tylko niszczą łodzie i to najkosztowniejsze. które potem trzeba kupować zamiast wybudować kort tenisowy, albo dobudować jeszcze jedną kręgielnię. Przy każdym wyjeździe na regaty biada się, ile to pieniędzy kosztuje, a trener zawodowy jest zbyteczny, tylu przecież mamy „doświadczonych" trenerów domowych, fachowców w „brauningowem uderzeniu' i wielu innych absurdach. Małostkowość i zaściankowość, brak szerokiego rozmachu przy traktowaniu o rzeczach sportowych,, brak inicjatywy twórczej, gnuśność, niechęć zrozumienia młodzieży, która pali się do sportu i trudności z nim związanych, która chce walczyć i zwyciężać, oto główne winy naszych old-boys. Patrzą oni na młodych jak na intruzów, którzy chcą ich wygnać z wygodnego gniazda, które sobie zbudowali, walcząc przez lata w imię sportu, o którym teraz już nie mówią inaczej, jak z nienawiścią.

Najniebezpieczniejszą i wprost szkodliwą dla rozwoju sportu jest grupa starszych członków, którzy wstąpili do klubu dawno po skończeniu się młodości. Ci nigdy nie uprawiali sportu i nie rozumieją go, nie wiedzą co to są regaty, ale wiedzą, że na to trzeba pieniędzy. Ci najusilniej zwalczają wszystko, co związane ze sportem, bo oni tego nie potrzebowali. Nie odczuwali braku ruchu i walki. I tych dlatego łatwiej zrozumieć, nie można jedynie zrozumieć, poco wstępowali do klubów sportowych. Chyba tylko dlatego, że tam należy ten i ów znajomy, z którym dobrze gra się w bridgea, preferansa, lub pokera.

To jest obóz „starych", dla których słowo sport jest czerwoną płachtą, a największym przeciwnikiem młodość, której nie chcą zrozumieć.

Nie znaczy to, aby drugi obóz był ideałem. Podczas gdy tam panuje przesadny respekt przed władzą i starszyzną, tutaj panuje anarchja, i lekceważenie wszystkiego, co w imię władzy jest wykonywane. Gdy tam przyzwyczajenie do wygody jest istotnem zagadnieniem dnia, tutaj tęsknota za każdym przejawem ruchu, jest zagadnieniem naczelnem. Walka o sport jest czasem tylko sztandarem, który przypadkowo narzucił się i pokrywa prywatne interesy nasze, ale tem bardziej jesteśmy przez to głośni. Wołamy o sport, lecz gdyby go nam dano, wołalibyśmy o dalszy tysiąc innych rzeczy, których nam bronią starsi.

Starzy nie rozumią, że młodzież przechodzi te same złudzenia i te same wzloty i upadki, które oni przechodzili kiedyś, a młodzi nie chcą wierzyć w doświadczenie starszych, którzy nie pozwalają pchać palców do ognia. Ale przytem obustronny brak wyrozumienia. Starzy nie chcą zrozumieć, że młodzi chcą czegoś nie zawsze przez złość do starszego pokolenia, a młodzi nie mogą pojąć, że starzy bronią czegoś nie zawsze przez niechęć do młodzieży. Ale ponieważ brak tego łącznika, brak porozumienia, więc walka idzie na ostre. Zwyciężają, jak zawsze, pieniądze, ten co je ma zostaje na placu, a kiedy młodzi mają mieć pieniądze, jeśli im ci starzy ich odmawiają? I tu mamy wytłumaczenie losu niektórych towarzystw sportowych, które dziś sportowemi są tylko z imienia. Element nietylko obojętny sportowo, ale wręcz przeciwny sportowi zawładnął naszemi klubami sportowemi i dziś mamy tylko szczątki dawnej sławy, które wstydliwie chowamy do sal bilardowych, aby nowy członek nie spłoszył się widmem sportu.

Z drugiej strony młodzież nie przebiera w środkach walki i to jest jej winą. Zamiast uznać ten autorytet starszyzny, który jest niezaprzeczalny, zwala się go z piedestału razem z tem, co jest nieistotne. Obrzuca się błotem wszystko, co ma więcej niż trzydzieści lat, nie pomnąc, że nie wszystko co stare, jest złem. I oto zamiast dwóch zgodnych grup pracowników, mamy wojnę.

Nie tędy droga. Ani starzy, którzy bronią sportowi drogi do sławy, ani młodzi którzy chcą starych wyrzucić z tych śmieci, które oni sami kosztem wielkiej pracy zebrali, nie mają racji. Leży ona, jak zwykle, w pośrodku i są kluby, które tę drogę odnalazły. Przykładem może służyć Zarząd Klubu 04 w Poznaniu, który zawsze jest w ścisłym kontakcie z młodzieżą, a rezultaty jego znamy wszyscy. Tam starzy czują się młodymi, a młodzie wierzą, że wszyscy starzy im dobrze życzą i chcą, aby dla dobra klubu i ojczyzny doszli do czegoś wielkiego. Tam na wieść o regatach nie łapią się za głowę z okrzykiem: znowu chcą pieniędzy, ale sięgają do kieszeni i pytają: ile trzeba. Ile trzeba, to jest rzecz zasadnicza. Bo nikt chyba z młodzie-

ży nie myśli wyrzucać pieniędzy klubowych i ofiar członków za okno, tylko pragnie pracować dla dobra klubu.

Powinien się znaleźć w każdym klubie, gdzie takie stosunki panują ktoś, ktoby tę gałązkę oliwną zaniósł między dwa poważnione obozy, którym się zdaje, że prowadzą walkę ze śmiertelnym wrogiem, a przecież to jedna rodzina. Jedna rodzina, bo gdy ten „stary" przypomni młode lata, gdy z biurka wyciągnie stare medale za bieg, za regaty, za wyścig wodny, to przypomni sobie, że on także młodym był i gonił za temi marami, za któremi ugania się młodzież dzisiejsza, bo młodość jest wieczna i nigdy się nie zmienia. Atrybutami jej jest chęć walki z wiatrakami choćby, pęd i opanowanie, które nie da się zmienić przez rzucanie kamieni pod nogi. O tem powinni pamiętać ci starzy, którym napewno lepiej będzie z uśmiechem wyrozumiałości na twarzy, niż z nienawiścią i złą wolą. Jeśli błędem młodości jest, że robi błędy, to rzeczą dojrzałości jest młodych przed błędami ostrzegać, naprawiać, a nie tylko karać, a jak dotąd, to przeważnie mowa tylko o karze.

Dlatego nie mamy osad trenujących i kluby nasze zmieniają się w kluby wyłącznie towarzyskie. Jest faktem zrozumiałym, że każdy, kto do klubu należy, chce mieć z tego klubu jakiś dochód, ale czy dochodem tym nie będzie świadomość, że należy się do jednego z najlepszych klubów polskich? Reasumujemy: porozumienie obozu starych z obozem młodych w imię i pod sztandarem dobra klubowego jest lekarstwem, które nasze kluby wyprowadzi z obecnego marazmu na właściwą drogę, drogę sportu.

Włodzimierz Długoszewski.



Ósemka Cambridge na Tamizie podczas treningu.

SYLWETKA WIOŚLARSKA

Sport w Polsce odrodzonej rozwija się bujnie i przez dziesiątek zgórą lat pracy, w warunkach wolności i przy poparciu własnych rządów, osiągnął wyniki, które naród polski, pod względem sportowym, wprowadziły na arenę wszechświatową, niekiedy na miejsce zaszczytne. To też słusznie ci, którzy do podniesienia poziomu sportu przyczynili się pośrednio lub bezpośrednio, są znani i uznani nietylko w samej Polsce, ale i poza jej granicami.

Zauważyć jednak należy, że wyniki pracy zwłaszcza w niektórych działach sportu w Polsce niezależnej nie byłyby prawdopodobnie tak dodatnie, gdyby grunt do tej pracy nie był przygotowany należycie wcześniej, jeszcze w czasach niewoli, kiedy to praca sportowa wymagała nadzwyczajnych wysiłków i ofiarności, a niekiedy wobec władz zaborczych groziła i niebezpieczeństwem osobistem.

Dlatego też godzi się przypomnieć najmłodszej generacji sportowej o przedwolnościowej pracy organizacyj i jednostek za czasów zaborczych. Organizacje te, oraz wybitniejsze w nich jednostki, wobec blasków dzisiejszej sławy sportowej, pozostały w cieniu zapomnienia i są znane oraz oceniane należycie zaledwie w najbliższem otoczeniu.

Wiadomą jest rzeczą, że w czasach zaborczych najpierwszą placówką sportu wioślarskiego w Polsce było Warszawskie Tow. Wioślarskie, dziś w dobie skrótów W. T. W. nazywane. Miało W. T. W. pośród siebie jednostki wybitne i zasłużone, które przejść winny do historji sportu wioślarskiego w Polsce i oto o jednej z nich właśnie pragniemy tu pomówić.

Kto bywa latem na przystani W.T.W., ten niewątpliwie zwrócił uwagę na postać człowieka w wieku późniejszym, który na uboczu, najczęściej na werandzie pierwotnego budynku przystani, siedzi i obserwuje ruch i życie wioślarskie oczami, osłonionemi przed słonecznym blaskiem ciemnemi okularami.



Józef Kowalski
honorowy członek W. T. W.

Samotnika tego starsi członkowie W. T. W. witają z widocznym szacunkiem, a niekiedy przysiadają się doń na pogawędkę. Młodzież wioślarska współczesna w większości traktuje postać tę obojętnie.

Gdyby spytał kogoś ze starszych członków W. T. W.: kto to jest taki? otrzymałoby się odpowiedź krótką: Naczelnik Kowalski. I krótka odpowiedź dla ludzi, znających historję W. T. W., wystarcza najzupełniej, bo resztę każdy z nich sam sobie uzupełnić potrafi: Józef Kowalski, członek - założyciel W. T. W., jego Członek honorowy, długoletni i zasłużony Naczelnik przystani!

Jeżeli wziąć pod uwagę, że przy dawnej organizacji W. T. W. Naczelnik przystani był nietylko zwierzchnikiem całego aparatu przystaniowego, łącznie z taborem, warsztatami i wszelkiemi urządzeniami, ale również i kierownikiem życia sportowego i towarzyskiego,, a następnie jeśli zważyć, że Józef Kowalski był na tem stanowisku od 1901 do 1920 r., a więc przez lat 20, to najzupełniej uwydatnia zasługi, jakie położył dla sportu wioślarskiego w stolicy, a dla W. T. W. w szczególności. To też W. T. W., które, pomijając względy państwowe lub ogólnospołeczne, nie jest bynajmniej pohopne do mianowania członków honorowych, nadając właśnie tę godność Józefowi Kowalskiemu uczyniło to w głębokiem uznaniu jego rzeczywistych zasług.

Trudno jest w ramach zamierzonego szkicu przytoczyć szczegółowo choćby główniejsze zarysy pożytecznej działalności tego weterana wioślarstwa polskiego.

Doszedł on do stanowiska naczelnika przystani po odbytej długoletniej praktyce, zdobywając na zawodach stopniowo klasę wioślarską, nagrody i odznaczenia, a wreszcie srebrny sznurek sternika. Nadzwyczajne umiłowanie sportu i wielkie przywiązanie do bandery swego Towarzystwa uczyniło go jednym z najgorliwszych wioślarzy i ofiarnych członków W. T. W. Suma tych zasług była właśnie przyczyną powołania go na stanowisko naczelnika przystani, a więc kierownika wszystkiego, co rozwoju sportu w Towarzystwie dotyczyło.

Jest w licznem a dawnem W. T. W. wielu jeszcze członków, którzy na pracę Józefa Kowalskiego patrzyli, którzy, w wspomnieniach własnych przeżyć, słów uznania, dla niego nie znajdują. Widziało się Kowalskiego na jego posterunku zawsze, o każdej porze dnia, a w chwilach przyboru i niebezpieczeństwa grożącego pływającej naówczas przystani, nawet nocą. Całą swoją energję życiową, cały zasób wiedzy sportowej, cały wolny czas, z uszczerbkiem często dla pracy zawodowej, Kowalski poświęcał umiłowanemu Towarzystwu. Wioślarze czynni—sportowcy znajdowali w nim zawsze troskliwego a bezstronnego opiekuna, który bez żadnej osobistej ambicji dążył tylko do osiągnięcia przez młodzież wioślarską wysokiego poziomu sportowego. Był ojcem, a zarazem sługą wioślarstwa polskiego.

Takim samym troskliwym i serdecznym opiekunem okazywał się zawsze, w miarę sił i środków, dla innych nowopowstających towarzystw na prowincji. To też imię Józefa Kowalskiego wspomina się z uznaniem wśród starych wioślarzy w Płocku, Włocławku i w Kaliszu.

Podkreślić należy, że w okresie okupacji niemieckiej, kiedy w Polsce Kongresowej zamarło życie społeczne i kiedy okupanci grabili w Polsce wszystko, co tylko dla ich celów wojennych i życiowych przydać im się mogło, jeżeli przystań W. T. W. wraz ze swoim taborem przetrwała ten srogi okres czasu i doczekała się jutrzenki wolności w Polsce, jest to rezultatem nadzwyczajnych wysiłków i zapobiegliwości Józefa Kowalskiego.

Przyszła wolność Polski, stosunki się zmieniły. Sport się rozwija, sport kwitnie, a zasłużeni w nim zbierają laury od władz polskich, od sportowców, od społeczeństwa. Wiedzą o nich, mówią i piszą wszyscy.

Dawni zasłużeni weterani sportu poszli w zapomnienie.

Przypomnieć się o nich młodszemu pokoleniu godzi i wyrazić życzenie: oby się tacy na kamieniu rodzili!

B. M.

PRZED REGATAMI OXFORD — CAMBRIDGE

Londyn, w marcu 1931.

Mróz mocno trzyma rzeki w okowach w ostatnim tygodniu, wiatry północne zcinają krew w żyłach, lecz wioślarze Oxford i Cambridge nie próżnują.

Pozostało już tylko parę dni do historycznej daty (21 marca), trening wszedł w swą finalną fazę. Pomimo to jeszcze w początkach marca były zmiany, jeszcze wahania.

Oxford po raz pierwszy wiosłował 2 marca na torze, i od tego dnia już wszystkie treningi odbywały się w Londynie w okolicy mostu Putney.

Platt Mills, który miał nadwyrężoną prawą rękę, powrócił na piątkę, Tinne, prezes klubu przeniósł się na swój nosek.

Po raz ostatni 2 b. m. po południu wyjechano na treningowej łodzi i „na słabych" na zgranie pożegnano się z nią. W pół godziny później po raz pierwszy osada wypróbowała nową łódź, która już będzie służyła do regat.

Start wypadł doskonale, w pierwszej minucie szlak Holdsworth dał 33 uderzenia, w drugiej 32 — na tem zakończono trening i próbę łodzi.

Cambridge również miała dzień pełen wzruszeń. Tu osada jeszcze mniej ułożona niż w Oxford, Haigh Thomas w ostatniej chwili zamienił Symonds'a na nosku i osada na wolnych (24 pociągnięcia na minutę) przewiosłowała 6 mil angielskich.

Po południu trener skierował osadę w dół rzeki na pół mili od startu i stamtąd przeciwko prądu i z wiatrem kazał „dać wszystko" aż do miejsca startu.

Szlakowy Brocklebank dał 19 i 36 (w pierwsze pół i całą minutę), 35 w drugą minutę i zdążył pociągnąć 27 razy w trzeciej minucie, gdy doszedł do miejsca startu w 2 minuty 44 sekund, co uważane jest za rekordowy czas. W zeszłym roku w czasie regat Oxford pokrył tę odległość w 3 minuty 3 sekundy.

Pewny jestem, że czytelnik zdziwi się tą ilością szczegółów ze zwyczajnego treningu. Na to, aby zrozumieć jakie one posiadają znaczenie, tu na gruncie londyńskim trzeba choć raz widzieć dzień regat i samo zmaganie. To wszystko, co przytoczyłem, musi leżeć na płachcie dziennika przy śniadaniu przed każdym Anglikiem, nawet tym, co już sam nie może ruszyć ani ręką, ani nogą. Daje mu to możność przyjemnej a ciekawej codziennej dyskusji, przypomina o przemijającej już zimie, dzień regat jest zawsze jakby zwiastunem wiosny. Obawiam się jednak, że w tym roku trochę przeholowano, wzywając wiosnę aż tak wcześnie (21 marca).

* * *

Poza znanym dla całego świata Hyde Parkiem, Londyn posiada jeszcze jeden, bodaj czarowniejszy i dzikszy park Regenta. Graniczy on prawie ze starym snobem Hyde. Posiada również serpentynę (wielkie, wijące się jezioro). Nad samą wodą w centrum parku umieszczono słynną kobiecą Bedford College.

Studentki mają raj a nie życia, bo czy można sobie wyobrazić wspanialsze warunki: centrum miasta, wspaniałe tereny sportowe, wioślarka na miejscu — żyć i nie umierać.

Właśnie w tym roku ustalono na jeziorze tem, na wzór Oxford i Cambridge instytucję „bumping races", czyli regat o pierwszeństwo na jeziorze, w których eliminuje się przeciwników przez uderzenie nosem łodzi w ster.

Zamiast wyścigowych ósemek, jak na uniwersytetach, używać się będzie czterech krótkich ze sternikiem.

Regents Park słynny jest z tego, że na jeziorku nocuje i żeruje mnóstwo dzikich kaczek i mew. Wieczorami woda jest literalnie usiana ptactwem, w dzień dzieci mają wspaniałą zabawę, gdy im mewy wyrywają chleb z ręki, rano zaś trenujące studentki muszą staczać batalje z temiż ptakami, budząc je z nocnej śpiączki.

Witold Hulanicki



Osady angielskie pań na jeziorze w parku Regents w Londynie.

Wojskowy Klub Sportów Wodnych w Warszawie.

W pamiętne dni listopada 1918 roku garstka młodzieży akademickiej pod dowództwem sierżanta, obecnie porucznika, Bohdana Hoffa zawładnęła pływającą przystanią, taborem i majątkiem niemieckiego Klubu wioślarskiego w Warszawie. Zdobycie tych objektów dało podstawę do założenia Wojskowego Klubu Wioślarskiego, który w 1919 roku przybrał oblicze prawne, licząc początkowo 64 członków z admirałem Porębskim na czele jako prezesem.

W końcu 1920 roku było już członków 250. Tabor sportowy i spacerowy zaspakajał potrzeby. Klub stał się macieżą dla zakładania podobnych wojskowych Klubów i w innych miastach.

Przy W.K.W. znalazła przytulisko Sekcja żeglarska, która z samego początku okazała swą siłę rozrodczą przez zorganizowanie pierwszego raidu żeglarskiego na morze do Gdyni z udziałem 12 łodzi. Raid zakończony został propagandowemi regatami morskiemi.

Do 1924 roku W.K.W. utrzymuje hegemonję w sporcie pływackim, posiadając niemal wszystkie mistrzostwa i corocznie organizuje długodystansowy bieg pływacki Wilanów - Warszawa.

W 1925 roku zorganizowanie pierwszych zawodów pływackich w naturalnych warunkach w porcie Praskim było punktem zwrotnym dla rozwoju całego pływactwa polskiego. W wioślarstwie natomiast Klubowi nie udało się i nie udaje do dziś dnia wyrobić klasy wioślarzy, chociaż tem niemniej Klub bierze udział niemal we wszystkich zawodach międzyklubowych w Warszawie, a w spotkaniach na prowincji jak w Łomży, Modlinie i Wilnie zyskuje nawet pierwsze miejsca. Dużą żywotność sportową w Klubie wykazuje sekcja wioślarska pań. W międzyczasie przewodniczenie Klubu przechodzi w ręce płk. Z. Dziechowskiego, Mjr. T. Bobrowskiego, a wreszcie płk. A. Bobkowskiego.

Klub przybiera charakter sportowo - turystyczny i towarzysko - wypoczynkowy. Środowisko członków — oficerowie, po ciężkiej całodziennej pracy w oddziałach i biurach niechętnie poczyna poddawać się rygorystycznym treningom w zespołach regatowych, przedkładając turystykę wodną i wypoczynek. Organizowanie zespołów treningowych uniemożliwiło ponadto przenoszenie oficerów do innych oddziałów pod Warszawą, wyjazdy służbowe, godziny zajęć zawodowych i t. p. Ścisłym czystym sportem wioślarskim zajęła się nieliczna garstka. Natomiast silnie w Klubie rozwinął się sport żeglarski, wskutek czego dotychczasowa sekcja żeglarska, otrzymała pełną autonomję sportową i przybrała nazwę „Wojskowy Yacht - Klub". Klub ten w żeglarstwie zajął dominujące stanowisko wśród innych klubów i sekcyj żeglarskich. Rozrost całego klubu, a w szczególności jego życie towarzyskie i cel pozostania klubem reprezentacyjnym dla sportów wodnych wśród wojska, począł zmuszać go do posiadania należnej swej godności i potrzebie przystani i siedziby, to też zarządy klubu poczęły starania o stałe miejsce dla klubu na lądzie. Na skutek starań czekano długo, albowiem dzięki nieuregulowaniu kompetencji władania wybrzeżem Wisły między poszczególnemi władzami, nie było nikogo, kto mógłby taki teren wyznaczyć, a pozatem opierano się wyznaczeniu klubowi terenu w obrębie miasta. Po dziesięcioletniej owocnej i twórczej pracy w klubie, początkowo na stanowisku komendanta, a ostatnio prezesa, płk. A. Bobkowski ustępuje i w 1929 roku prezesem klubu został wybrany płk. dypl. W. Kowalski. Niepospolitej energji i inicjatywy, wprost wywalczył dla klubu teren przy moście Ks. J. Poniatowskiego i obecnie klub jest w stadjum budowy celowo i pięknie pomyślanej architektonicznie przystani z basenami pływackim i wioślarskim. W organizacji swej klub, ponieważ uprawia wszystkiego rodzaju sporty wodne i turystykę, zmienił nazwę na „Wojskowy Klub Sportów Wodnych w Warszawie". Cały ciężar pracy sportowej przechodzi na autonomiczne sekcje, któremi są: wioślarska, żeglarska zwana Wojskowym Yacht - Klubem, pływacka, motorowa, turystyczna i kajakowa, każda z własnem kierownictwem na czele. Obecnie klub przystępuje również do budowy siedziby na Helu i organizacji tam oddziału morskiego Wojskowego Yacht - Klubu.

Na czele Wojskowego Yacht - Klubu stanął gen. M. Zaruski. W. K. S. W. liczy obecnie 450 członków. Posiada tabor składający się z 50 łodzi wiosłowych i 19 żeglowych, Miejsce płk. Kowalskiego, przeniesionego na odpowiedzialne stanowisko do Wilna, zajął płk. T. Kossakowski z postanowieniem i niezłomną mocą dokończenia budowy w Warszawie i na Helu i pchnięcia klubu na teren życia sportowego śród członków i ponadto sięgając w tym celu do niewyczerpanego rezerwuaru młodych sił, jakiemi są Szkoły Podchorążych. Rzucone płk. Kowalskiemu przez drugiego wiceministra Spraw Wojskowych gen. dyw. K. Fabrycego hasło stworzenia przy klubie wojskowego A. Z. S. zdaje się być bliskiem do urzeczywistnienia. Bodaj, aby się tak stało. By złe proroctwo, że tam, gdzie w sporcie buduje się pałace — kończy się sport, nie znalazły zastosowania do W. K. S. W.

F. Trzepałko.

Z Bydgoskiego Towarzystwa Wioślarskiego.

Nadesłane nam sprawozdanie za 1930 rok Bydgoskiego Towarzystwa Wioślarskiego, przez wiecznego sekretarza p. W. Żewickiego przedstawia się wprost imponująco. Sprawozdanie obejmuje osiemnaście stron pisma maszynowego, trzeba przyznać jest opracowane nadzwyczaj starannie i rzeczowo. Brak miejsca nie pozwala nam na szersze omówienie wszystkiego, notujemy przeto najważniejsze wyjątki.

B. T. W. liczy obecnie 348 członków oraz sekcję uczniowską w liczbie 30. W 1930 r. klub zajmuje drugie miejsce w ogólnej punktacji klubów, lecz bynajmniej nie znaczy to aby poziom sportowy B. T. W. obniżył się, gdyż jest zupełnie przeciwnie. Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że B. T. W. zajmując w 1927 r. pierwsze miejsce — zdobyło 122½ punkt. w 1928 roku — drugie miejsce z 159 punkt., w 1929 r. — drugie miejsce z 207 punktami, to za 1930 r. osiągnęło 215½ punkt. czyli prawie podwójną ilość w stosunku do pierwszego miejsca w 1927 r.

Ogólny poziom wioślarstwa w poszczególnych klubach podniósł się znacznie i konkurencja jest b. trudna, lecz trzeba przyznać B. T. W. nie pozostaje w tyle i dzielnie sekunduje najpierwszemu klubowi z 1904 r. w Poznaniu. Za 1930 r. B. T. W. odniosło 15 pięknych zwycięstw w Warszawie, Poznaniu, Toruniu i Bydgoszczy. Członkowie sekcji turystycznej przewiosłowali 67.560 klm., oprócz tego dobrze pracuje sekcja pływacka i sportów zimowych.

Klub pomimo starań do obecnej chwili nie otrzymał od Magistratu odpowiedniego terenu na budowę przystani — co może się odbić niepomyślnie na dalszym rozwoju tak zasłużonego klubu. Czcigodni rajcowie Magistratu powinni zrozumieć, że obniżenie poziomu wioślarstwa w Bydgoszczy może pociągnąć za sobą utratę organizowania regat o Mistrzostwa Polski.

Tor regatowy w Poznaniu.

Poznański Komitet Towarzystw Wioślarskich na ostatniem swojem zebraniu obradował nad urządzeniem przepisowego toru regatowego na jeziorze Witobelskiem pod Poznaniem, zbudowaniem trybun, szałasów, kancelarji regatowej i t. d. Przewodniczący komisji p. Garstecki zakomunikował, że zakupiony został materjał drzewny na trybuny, które pomieszczą 6.000 osób, budynek dla łodzi, szatnie z natryskami. Komitet zapewnił sobie poparcie władz miejskich, samorządowych oraz wojewódzkiego komitetu w. f. i p. w.

Regaty o mistrzostwo Poznania odbędą się już w roku bież. na jeziorze Witobelskiem, a o organizację przyszłorocznych mistrzostw Polski domagać się będzie usilnie Poznań z racji swego stanowiska w wioślarstwie. Tor witobelski jest jedynym w Polsce torem regatowym o długości 2.000 mtr.

Z Polskiego Klubu Wioślarskiego w Gdańsku.

Nowowybrany zarząd Klubu Wioślarskiego w Gdańsku z p. inż. Czerniewskim na czele przystąpił już do intensywnej pracy. Odbyły się zebrania zarządu i Komisji Sportowej, na których załatwiono szereg spraw, jak podział funkcyj między poszczególnych członków zarządu, oraz ułożono program sportowy na rok b., który przedstawia się następująco:

10 maja — uroczyste otwarcie przystani,

23—25 maja — wycieczka łodziami Toruń—Gdańsk,

23 czerwca — tradycyjny obchód „Wianków” na przystani klubu,

1—2 sierpnia — udział w Regatach Wszechpolskich w Brdyujściu,

6 września — udział w Regatach Propagandowych w Gdańsku,

13 września — udział w Regatach Towarzyskich w Tczewie,

4 października — zamknięcie przystani.

Nie jest wykluczone, że załogi Klubu Wioślarskiego w Gdańsku, prócz regat wyżej wymienionych, wezmą udział jeszcze w regatach urządzanych w innych miejscowościach. Zależne to jednakże będzie od liczby wioślarzy regatowych. Nadmienić należy, że Zarząd Klubu doceniając sport pływacki, tak bliski wioślarstwu, postanowił utworzyć kurs pływacki pod fachowem kierownictwem dha Wyganowskiego, dla członków Klubu i jego sympatyków, mających zamiłowanie do tego rodzaju sportu wodnego i chcących nauczyć się pływania.

Z WYDAWNICTW.

ALAIN GERBAULT. Na powrotnej drodze. Przetł. L. Szwykowski. Główna Księgarnia Wojskowa. 1931.

Pod powyższym tytułem ukazała się II część dziennika pokładowego „Firecresta”, obejmująca końcową część gigantycznej podróży dokoła świata. Autor w prostych marynarskich słowach maluje swe przeżycia na szlaku wiodącym od wypsp Tahiti do Hawru. Gerbaulta dostacznie znamy i cenimy z poprzednich książek.

Nowy tom nie ustępuje w niczem poprzednim. Jest równie interesujący, równie przepojony głęboką miłością morza.

Kończy książkę depesza, jaką wysłał Gerbault do swego przyjaciela, ruszając w podróż w roku 1924:

„Nie bądź smutny, gdyż przyjdzie dzień, że powrócę”.

Dziś, po tysiącznych trudach i zmaganiach się z morzem, autor tęskni za swą samotną podróżą i jak niegdyś powtarza pod adresem morza te proste słowa: „Nie bądź smutne, gdyż przyjdzie dzień, że powrócę”.

Księgarnia Wojskowa dołożyła wszelkich starań, aby piękne dzieło Gerbaulta dać polskiemu czytelnikowi w jak najpiękniejszej szacie. Staranny układ, druk, piękne czcionki, wreszcie obfity dobór ilustracyj, przewyższają wydanie oryginalne francuskie.

Tonny

CZY ZŁOŻYŁEŚ OFIARĘ NA FUNDUSZ OLIMPIJSKI?



Osada Oxfordu na tle mostu Putney w Londynie.

NA WODNYM SZLAKU

Poznań — Berlin — Paryż — Le Havre

Ciąg dalszy.

Co do nas, to wybraliśmy drogę na Hohenzaaten z dwóch względów. Primo dlatego, że kanał Spree'wy posiada dużą ilość śluz i to starego typu, z których większość obsługiwana być musi przez samych wioślarzy, a secundo— dlatego, że jazda kanałem wielkiej żeglugi wskutek minimalnego ruchu statków — nie była niebezpieczną. W czasie ożywionej żeglugi droga przez nas obrana jest — jak nas informowali wioślarze i szkuciarze — niebezpieczną.

Od Lehnitz, w której to miejscowości znajduje się śluza, łącząca pasmo jezior berlińskich, i Havel'ę z kanałem wielkiej żeglugi, aż do Hennigsdorf ciągną się małe kanaliki. W miejscowości ostatnio wymienionej nocujemy i to w klubie „Oberhavel". Okolice, któremi płyną kanaliki nazywają mieszkańcy tamtejsi „wenecją Berlina". Po brzegach pobudowali mieszkańcy Berlina, pragnący powietrza i wody, swoje domeczki (Weekendhaeuschen). Swoisto to wygląda. Domki najróżniejszych kolorów i konstrukcyj czynią wrażenie domków z kart, zabawek. Śluza w Lehnitz posiada urządzenie dla przewozu łodzi z posiadania którego napewno zadowoleni byliby wioślarze polscy, którzy często jadą z Bydgoszczy do Poznania względnie odwrotnie. Jest to urządzenie proste. Czterokolny wózek na szynach, którym wjeżdża się do wody aż pod łódź, tak że niema zupełnie potrzeby wyjmowania bagażu. Za pomocą łańcucha ciągnie się naładowany w ten sposób wehikuł, mija śluzę i znów spuszcza się wózek po drugiej stronie śluzy do wody. Inowacja tego rodzaju — którą w Niemczech częstokroć spotykaliśmy, niewątpliwie u nas przyczyniłaby się do częstszego przedsiębrania wycieczek Poznań — Bydgoszcz i zpowrotem. Jest to bowiem wycieczka piękna, tylko utrudniona koniecznością przejechania 15 śluz. Przejeżdżanie to — w okresie spławiania drzewa jest dość niebezpieczna jak o tem przekonali się w r. 1925 wioślarze naszego klubu, których łódź — tratwa prawie że doszczętnie rozbiła.

Dzień 22-go lipca znów pochmurny i bardzo chłodny, mamy do przewiosłowania zaledwie 14 klm., aby znaleźć się na finiszu pierwszego etapu. Trasa prowadząca od Hennigsdorf do Spandau jest bogato urozmaicona. Havela prowadzi to przez lasy, to znów w jezioro wpływa, w koło którego rozlokowały się wspaniałe wille i ogrody rozrywkowe, zaś bliżej Spandau, płynie wśród miejscowości zabudowanych zakładami fabrycznemi. Po przeprawieniu się — znów za pomocą wózka, przez śluzę przed mostem kolejowym — stajemy około południa na przystani „Berliner Ruder-Gesellschaft v. 1912" Spandau. Jest to klub nieduży jak na stosunki berlińskie, gdyż liczący około 200 członków i posiadający niezbyt wystawną, aczkolwiek zapewniającą wszystkie potrzebne wioślarzowi wygody, przystań oraz renomę silnej pod względem turystycznym organizacji. Kilku obecnych na przystani wioślarzy, przygotowujących łódź na dalszą wycieczkę, jaką rozpocząć mają w najbliższych dniach, zajmuje się nami i zaprasza do rozgoszczenia się u nich. Jesteśmy w Berlinie; mamy za sobą 385 klm. i wspomnienia o niełądnej pogodzie oraz przeświadczenie, że na dwudniowy wypoczynek zasłużyliśmy.

Po południu dnia 22-go i w ciągu 23-go lipca mieliśmy pogodę bez zarzutu. To zaś, co się działo z aurą 24-go i 25-go tego miesiąca, to coś, czego nawet bardzo starzy ludzie nie pamiętają. W ciągu np. 25-go lipca spadło, jak o tem komunikowała prasa 60 ltr. wody na 1 m^2. Liczba ta jest wymowna i wyjaśnia dostatecznie, dlaczego miast dwóch dni, przerwaliśmy naszą podróż na bezmała 4 dni. Wyjaśnia ona też fakt, że Berlin wydający się nam martwy wieczorem 22-go i 23-go lipca ożył nagle wskutek masowego powracania mieszkańców jego z letnisk. Zrozpaczeni do ostateczności, biegaliśmy po mieście, szukając nieprzemakalnych kurtek. Zmaczani do suchej nitki — jak to się mawia wracamy na przystań klubu, w którym znajdowała się nasza „Goplana" z jedną tylko kurtką. Dla każdego z nas kupić kurtki było niemożliwe ze względu na znaczny wydatek, Zdecydowaliśmy więc, że sternik okryty będzie płaszczem i peleryną, jeden z wiosłujących założy kurtkę, zaś drugi podwinie płaszcz do pasa i tak pojedziemy, bo niepodobna czekać na zmianę powietrza.

W Berlinie wstąpiliśmy do Konsulatu Polskiego oraz do Redakcji „Wassersportu", którego redaktorowie przyjęli nas serdecznie, udzielając nam wskazówek na dalszą drogę. W Redakcji tegoż pisma zaopatrzyliśmy się w różne mapy i przewodnik po Menie.

Wody ma Berlin bardzo dużo. Jest Spree'wa, Havel'a, są kanały i niezliczona ilość jezior. Nic przeto dziwnego, że w takich warunkach sporty wodne wszelkiego rodzaju są tam silnie rozwinięte. Składakowców np. spotykaliśmy w okolicach Berlina mimo dnia powszedniego tak dużo,



Odprawa celna w Międzychodzie.



Obóz weekend'istów pod Berlinem.

że zastanawiało nas, skąd ci ludzie mają na to czas. Byli to, tak jak my, wakacjusze. Duży procent mieszkańców Berlina wakacjuje na wodzie. Co do wioślarstwa samego, to jest ono oczywiście też silnie reprezentowane wśród sportów wodnych. Ładne pałace - przystanie rozmieszczone specjalnie licznie nad brzegiem Spree'wy, a wogóle nad wszystkiemi wodami świadczą o jego sile i wieku.

W niedzielę na jeziorach panuje taki ruch, że policja na motorówkach musi go regulować. A łatwo sobie przecież wyobrazić swąd benzyny, jeżeli się uwzględni, że tysiące zamożniejszych obywateli Berlina posiada wykwintnie urządzone jachty motorowe, a dziesiątki tysięcy mieszkańców tego miasta przenoszą się na łono natury za pomocą motorowych składaków. Wszelkiego rodzaju łodzie motorowe — niepotrzebujemy tego specjalnie podkreślać są oczywiście solą w oku wioślarzy.

Nie gorzej wszakże przedstawia się wiosło w Berlinie, jeżeli chodzi o regaty. Wiele mistrzostw Niemiec posiadają kluby miejscowe, oddając tylko niekiedy palmę pierszeństwa silnym ośrodkom prowincji, jak Hamburg, Dresden, Mannheim, Mainz, lub Kolonja. Berliner Ruderclub am Wannsee, Sturmvogel albo Victoria, to kluby o sławie europejskiej.

O zwyczajach i stosunkach towarzyskich, panujących między klubami tamtejszemi możnaby pisać dużo. Przedłużyłoby to jednakże znacznie opis naszej wędrówki. Zaznaczymy tylko, że zamiana flag między klubami jest aktem nadzwyczaj uroczystym i następuje tylko między dwiema organizacjami naprawdę przyjacielsko ze sobą żyjącemi. Akt zamiany flagi odbywa się na specjalnie urządzonym wieczorku i przy zachowaniu różnych form tradycją uświęconych.

Wpatrzeni w chmury siedzieliśmy przy oknach, wyczekując chwili, kiedy ukaże się choćby kilka promyków słońca.

Nad wieczorem tego smutnego dnia uzupełniliśmy kilka drobnostek przy naszej łodzi, poczem bardzo wcześnie, bo około godz. 20 udaliśmy się na spoczynek do małego hoteliku przy Starym Rynku w Spandau. Około 7-ej nad ranem przestało padać, aczkolwiek silny wiatr dął w dalszym ciągu, a chmury szarego koloru jak dnia wczorajszego ciągnęły na niebie, jak zmory duszące całą ludzkość. Ucieszeni, choć tą częściową zmianą w wielkim pośpiechu zdążamy na przystań i po spakowaniu naszego dobytku ruszamy o godz. 10-ej, aby dnia tego dojechać do Brandenburga. Przed ruszeniem na dobre, z obowiązku codziennego, a i z wdzięczności za okazaną łaskę, bowiem w międzyczasie chmury poczynały się przerzedzać, a słonko choć nieśmiało, świecić — zanuciliśmy pieśń „Pod Twą Obronę Ojcze na Niebie trójka wioślarzy swój powierza los". Otuchy nam pieśń ta dodaje, ile razy stajemy w niebezpieczeństwie, a śpiewamy przy akompanjamencie gitary, podnosi nas na duchu.

Trasa, dzieląca Brandenburg od Spandau, to głównie jeziora połączone Havel'ą. Cały dzień naprzemian jedziemy kilka kilometrów po rozhuśtanem jeziorze i znów kilka klm. Havelą o spokojniejszej nieco niż na jeziorach, wodzie. Najwięcej kłopotu sprawiło nam ostatnie jezioro przed Poczdamem, zw. „Jungfernsee". Z powodu znacznej długości tegoż i szerokości wiatr tak wodę rozfałdował, że zaczęła się lać do łodzi. Stanąć też niebawem musieliśmy, aby wodę wybrać, gdyż inaczej groziło rzeczom naszym— zamoknięcie. Resztę jezior przebyliśmy stosunkowo łatwo a największe z nich — tuż pod Brandenburgiem — nie mogło nam już szkodzić, gdyż nad wieczorem wiatr ucichł, chmury zginęły, a słonko świeciło tak miło, jak o tej porze roku zazwyczaj świeci. W Brandenburgu na przystani klubu „Havel" stajemy po 58 klm. wytężonej pracy około 21-ej. Przyjęcie serdeczne. Młodzież z ciekawością wypytuje o szczegóły podróży. W klubie tym zamieniamy odznaki klubowe, pierwsze zresztą w czasie podróży.

Nazajutrz, a mianowicie 27-go lipca, wyruszamy w drogę z dwójką klubu, w którym nocowaliśmy, o godz. 10-ej. Jesteśmy na jeziorze Breitling. Jest to największe jezioro, jakie na całej przestrzeni do Havru spotykamy. Około 40 klm. długie, a 8 klm. szerokie. Nasze Gopło, aczkolwiek duże, jednakże znacznie temuż ustępuje. Mamy szczęście, że wiatru dnia tego niema. Suniemy po jeziorze z dziwną lekkością. Po kilku kilometrach towarzyszący nam dwaj wioślarze brandenburscy udają się w inną stronę jeziora, żegnając nas życzeniami: szczęśliwej podróży. Jeden z nich, Polak z pochodzenia, nazwiskiem Jagodzińsky, wspomina mile czasy, spędzone w czasie okupacji w Warszawie i Wilnie. Około południa opuszczamy jezioro, żeby przez jeden z licznych jego dopływów wjechać do kanału Plaue. Kanał ten po kilku klm. jazdy zastajemy zamknięty jakiemiś rusztowaniami i słupami. Okazuje się, że w miejscu tem dokonuje się pewnych przeróbek w związku z połączeniem tego kanału, który połączy Łabę z Renem. Mimo niedzieli, kilku robotników z inżynierem jest przy pracy. Dzięki uprzejmości tego ostatniego i przy pomocy robotników udaje się nam łódź przesunąć przez przeszkodę i zaoszczędzić tym sposobem kilkukilometrowej powrotnej drogi na jezioro, skąd kontynuować musielibyśmy drogę innem ramieniem kanału Plaue. Koło miejscowości Bergzow wjeżdżamy do kanału



Widok na kanał Finow.



Havel'a pod Brandenburgiem.



Kanał na Ihle.

Ihle. Statki i szkuty, zdążające z Berlina do Hamburga, jadą kanałem Plaue aż do jego końca, zaś te, które zdążają do Magdeburga, czyli na południe od miejsca, które opisujemy, — muszą jechać kanałem Ihle. Jest on mniej uczęszczany od kanału Plaue, jako że większość szkut zdąża w kierunku do morza i dlatego może jest trochę zaniedbany, ale pod względem malowniczości okolic, przez które płynie — przewyższa wszystko, co dotąd widzieliśmy.

Noclegujemy w oberży w Ihleburg. Dnia 28-go lipca minąwszy około 11,30 śluzę w Niegrippe, jesteśmy już na Łabie. Dla odmiany — po skromnym kanale, znów żywioł, wielka rzeka. Pod prąd jedziemy, pierwszy zresztą raz na całej przestrzeni, ale to prąd niech go... trzasną. Do Magdeburga niewiele mamy kilometrów, gdyż około 20-tu, i liczyliśmy się z tem, że około 15-ej będziemy w mieście. Tymczasem im bliżej miasta, prąd wskutek zwężania się koryta, zwiększa się. Z początku jechaliśmy jeden klm. około 12 minut, a w mieście samem i 25 minut nie starczyło. Rybaka, którego pytaliśmy o najbliższą przystań wioślarską, nie mogliśmy minąć. Co uderzenie, łódź posuwa się nie więcej, jak kilka centymetrów. I niemało się zdziwią Szan. Czytelnicy, jeżeli powiemy, że dopiero o 17,30 znaleźliśmy się przy pomoście klubu „Werder”, uradowani, że nareszcie grunt mamy pod nogami i złośliwa Łaba nie znosi naszej „Goplany”. Poprawne sportowe przyjęcie nas w tym klubie, zaopiekowanie się nami samego prezesa Radcy Tajnego Sommermeiera i bajkowe legowisko w komfortowo urządzonym hoteliku naszych



Łaba przy ujściu Saali.

gospodarzy, oto przyczyny, dla których humory, stracone nadludzką „robotą” na wodzie, wróciły.

Dnia następnego, mianowicie 29-go lipca, opuszczamy Łabę. Po raz pierwszy od czasu wyjazdu wiatr nam sprzyja i z szybkością 8 klm. na godzinę suniemy pod żaglem przeciwko silnemu prądowi. Łaba na przestrzeni, którą przejechaliśmy, ma brzegi nieciekawe. Bardziej ku południowi, jak nas zapewniali szkuciarze — zyskują okolice tej rzeki dzięki lasom dębowym i wzgórzom. O godz. 19-ej jesteśmy na Saali, obierając sobie nocleg w oberży, pięknie za wysokim nasypem położonej wsi, Gross-Rosenburg.

Zrazu słaby nam się wydający prąd Saali daje nam się porządnie we znaki na przestrzeni przebytej dnia 30-go lipca. 31 klm., jakie nas dzieliły od Bernburga, kosztowały nas około 8 godzin pracy, ale pogoda stosunkowo ładna, utrzymująca się już od niedzieli 27-go lipca oraz prześliczne brzegi rzeki, są dla nas taką atrakcją, że zapominamy o zmęczeniu. Im więcej się zbliżamy ku okolicom Bernburga, tem teren staje się górzystszy i bardziej urozmaicony. Przyjemność jazdy na Saali umniejsza od czasu do czasu zdradziecki jakiś głaz, czekający na zniszczenie naszej łodzi. Sternik wysila wzrok, żeby omijać miejsca, w których woda wiruje, jakby się gotowała. Jest to znak, że w miej-



Saala pod Bernburgiem.

scu tym leży kamień. W Bernburgu, ładnem mieście, posiadającem historyczny zamek, udziela nam noclegu R. C. „Victoria”. Przy kolacji i piwku miło spędzamy wieczór w towarzystwie kilku członków tego klubu z prezesem i wiceprezesem na czele.

Przez coraz to piękniejsze okolice Saali i pod niesłabnący na sile prąd przemy ostatniego dnia lipca ku Wettin. Wzgórza w większości posadzone owocowemi drzewami, gdzie niegdzie tylko gołe — są bronzowo czerwonego koloru. Na uwagę zasługują skoro mowa jest o Saali, tej pięknej górskiej, opisanej przez niemieckich poetów w pieśniach i opowiadaniach rzece, olbrzymie śluzy i tamy, umieszczone przed każdem miasteczkiem. Jest ich licząc od ujścia do Weissenfels, dokąd zajechać było naszym celem, 16, a ponieważ przestrzeń ta wynosi 165 klm. — przypada przeto na każde 10 klm., tama. Podziwialiśmy obliczenie Niemców. Przez wybudowanie tych tam osłabili prąd, co dla żeglugi ma wielkie znaczenie i wyzyskali napór wody, jako siłę zapędową dla licznych młynów i zakładów fabrycznych. Wettin osięgamy po mniejszym, od wczorajszego trudu, około godziny 2-ej. Tam po zjedzeniu kolacji w jednej z restauracyj, nocujemy w zabudowaniach łazienek rzecznych.

W dniu 1 sierpnia okazujemy się leniuchami, bowiem plon naszej całodziennej pracy, to uwiosłowanych 23 klm. Pocieszamy się, że jak w biblji, tak i u nas po 7-miu dniach tłustych, następuje 7 chudych, mniej wydajnych.

Wśród przecudnej pogody, otaczającego nas piękna natury i beztrosce o jutro, zwolna wiosłując, popołudniu zdobywamy, położone wśród wcale pokaźnych już wzgórz — uniwersyteckie miasto Halle. Podejmuje nas mile klub „Nelson" w Halle, jak wogóle w Saksonji, ludzie są milsi, a życie jest stosunkowo tańsze, niż w innych częściach Niemiec, dotąd przez nas przebytych. W dniu następnym, po przeprawieniu się przez 4 śluzy, położone tuż za Halle, zdążamy ku Duerrenbergowi, oddalonemu od miejsca naszego noclegu o 35 klm. Na przestrzeni kilku klm. za miastem spotykamy sad za sadem. Aż chętka nas bierze do wtargnięcia do jednego z nich. Ale nie można, by nie narażać się gospodarzom tychże, którzy niewiadomo nawet gdzie mieszkają — bo mieszkań żadnych w pobliżu niema. Dalej, koło miejscowości Planena, podziwiamy wielkie fermy drobiu i gospodarstwa, zajmujące się wyłącznie uprawą ziół leczniczych. Popołudniu tegoż dnia jesteśmy już w okolicach Merseburga. Już szarzeje, kiedy o godz. 20-ej z minutami u śluzowego



Przy posiłku pod Halle.

w Duerrenbergu zatrzymujemy się, aby mu dać pod opiekę łódź, która dzięki wytężonej naszej uwadze, bez uszkodzenia przebyła przestrzeń, pełną przeszkód w postaci głazów, znajdujących się pod wodą. Dnia 3-go sierpnia wiosłowaliśmy ze zdwojoną energją. Były przestrzenie o silnym nadzwyczaj prądzie, które przejechaliśmy tempem t. zw. regatowem. Byle naprzód, byle dalej.

Ostatni dzień, 3-go sierpnia, był niepogodny, chwilami padał deszcz. Mówimy „ostatni dzień", ponieważ w wymienionej miejscowości, zw. też „miastem szewców", z powodu licznych fabryk obuwia, przerywamy podróż na wodzie poraz pierwszy, a i ostatni na drodze do Havru. Dojazd do Weissenfels, położonego wysoko ponad poziomem morza, jest niebezpieczny. Rzeka bowiem o dnie skalistem jest miejscami bardzo płytka.

Około 14-ej stajemy na przystani Weissenfelser Ruder- Verein 1884. Cały czas popołudniu zużyliśmy na gruntowne uporządkowanie naszego majątku i wyczyszczenie łodzi. Wieczorem na przestani W. R. V. jest zabawa taneczna. Odbywa się bowiem t. zw. uroczystość kartelowa „Karteltag". Ponieważ organizacja tego rodzaju jest w Polsce nieznana, poświęcimy jej kilka słów. Otóż ze względu na to, że przez regaty wytwarza się choćby nawet współzawodniczenie o pierwszeństwo, od-



Widok na Saalę.

bywało się między klubami, jaknajbardziej zważającemi na stosunek do innych klubów — pewnego rodzaju niechęć, może nawet nienawiść konkurencyjna. Niemcy wpadli na myśl stworzenia karteli. Kartel tworzy kilka klubów, utrzymujących ze sobą stosunki od wielu lat, których członkowie znają się wzajemnie dobrze i przychodzą do przekonania, że, zawarłszy taki pakt zgody z danym klubem, liczyć będą mogły na naprawdę przyjacielskie wzajemne traktowanie. Kartel, który właśnie w Weissenfels odbywał swoją doroczną uroczystość, składa się z 5-u klubów i to saksońskich, zdaje się nam, że wszystkie z nad Saali. Stworzenie tego rodzaju organizacji w Polsce miałoby również duże znaczenie. Niewątpliwie niejedno w życiu wioślarstwa naszego poprawiłoby się. Wypadki nieprzyjacielskiego postępowania między klubami są znane, czy to na torze, czy też w życiu organizacyjnem.

Dnia 4-go sierpnia, po załadowaniu łodzi do wagonu kolejowego, udaliśmy się do miejscowości Bad Koesen, aby tamże zwiedzić ruiny zamku Rudelsburg. Zamczysko to, które ząb czasu niestety srodze uszkodził, jest bardzo pięknie położone.

Dnia 5-go sierpnia, przez góry „Thueringer Wald", udajemy się koleją do Schweinfurtu nad Menem, skąd kontynuować mamy podróż na wodzie. 729 klm. oraz 29 śluz minęliśmy. Humory są doskonałe, bowiem z wydanego staraniem Niemieckiego Związku Wioślarskiego, a nabytego w Berlinie, Przewodnika po Menie dowiadujemy się, że rzeka ta, jako górska, ma silny prąd. Cieszymy się już na myśl, jak nas szybko poniesie na Ren.

(D. c. n.)



Omijanie tam na sucho.

NARODZINY ŻEGLARKI

„Djabli nadali babę”. Józek był wściekły. Zaorany przez cały tydzień, nie miał czasu wpaść, ani na chwilę do swej żaglówki. Dziś wreszcie oddał pracę. Mógł zakosztować rozkoszy samotnej przejażdżki! A tu przyniosło ją, tę dancingową lalę!

„Lala”, było to stworzonko wcale, wcale. Sportowe tweedy, świetnie podkreślały jej piękną sylwetkę, buzia filuternie uśmiechnięta, beret na bakier, wysoko, wyzywająco odsłonięte czoło — chłopczyca.

Józek nie lubił sportsmenek tylko z ubrania. Do Feli czuł jednak „coś”. Bolało go, że dziewczyna marnuje się po bridżach i dancingach, zamiast wygrywać zawody. Takie warunki! Temperament, ambicja, spryt! Był na nią zły. Jednak gentleman is gentleman. Obiecał, musi dotrzymać.

Rozmowę zaczęła Fela: „No, nareszcie! Patałach od tygodnia wyczekuje, a pana jak niema, tak niema. Jachtsmen winien być gentlemanem, a gentleman posiadać telefon! Nie sposób się z panem umówić. No, i jak będzie?

Józio obrócił się z namaszczeniem, spojrzał na klubową banderę, przez chwilę „wąchał” wiatr i wyszeptał z rezygnacją — „Jedziemy!”

Patałach zniknął w szatni, Józek poczłapał do szopy, po żagle. Gdy wrócił z potężnym zawiniątkiem płócien, oniemiał. Fela obserwując go z pod oka, czarowała nieprawdopodobnym marynarskim strojem. Józek zaklął: zcicha, poczem głośniej dodał:

— Od tej chwili staje się pani członkiem załogi „Tongi”. Obowiązkiem pani jest prędko, sprawnie wykonywać moje rozkazy. Mówić wolno wtedy, gdy pozwolę”.

„Proszę podać takelunek!” Fela udała, że rozumie. Chwyciła żagle, odebrał, — trafiła, więc dobrze. Z niezdarnym wdziękiem uwijała się gorliwie po pomoście. Wreszcie gotowe. Zajęli miejsca. Zwrot, odjechali.

Zapadał zmrok. Jadąc pełnym wiatrem, szybko opuszczali miasto.

„Patałach” rumiany, lekko zasapany utkwił figlarne oczęta w Józka i służbowo zameldował:

— Panie kapitanie, załoga chce mówić!

— Ależ proszę!

— Panie Józiu, dlaczego żeglarze mówią tak dziwnie, zamiast rzeczy nazywać poprostu. Głowa może pęknąć od tych takelunków, fałów, want, ruf i bukszprytów! Mój kuzyn mówi na żagiel, zwyczajnie prześcieradło — a tak z nim przyjemnie jeździć. Te wasze bukszpryty, to bardzo dla dziewczęcego żołądka niestrawny rumsztyk. Cierpi na tem poezja żeglarstwa!

— Żeglarstwo nie tylko jest poezją — replikował Józek, — jest umiejętnością. Wszystko w życiu ma swą nazwę. Każda wiedza posiada swój język, tylko w miłości — dodał uśmiechnięty — unika się właściwych terminów.

— Mimo tych braków — ciągnęła Fela — kocham żeglarstwo.

— Chyba żeglarzy, łaskawa pani, — aby coś pokochać, trzeba poznać, a co pani może powiedzieć o żeglarstwie. Co?

— Jest pan, panie Józiu, potrosze impertynent (leży to zresztą w stylu sportowców). Tym razem jednak się zgadzam. My, kobiety, wolimy rzeczy konkretne od abstrakcji. Nie potrafiłabym się zakochać w starem drewnianem pudle, jak Gerbault w swym „Firecreście”. Z dwojga „złego” wolę żeglarzy — niektórzy nawet są dość przystojni. Nie rozumiem tylko, czemu są tak mrukliwi? Myślę, że to skutki tego wstrętnego kultu samotników. Człowiek nie po to jest zwierzęciem towarzyskiem, aby się włóczyć w pojedynkę.

— Samotność nie jest osamotnieniem. O ile będąc sam - na - sam nie jest się w dobrem towarzystwie — jest się w dobranem — a to daje zadowolenie.

— Można się dobrać i we dwoje — przerwała Fela.

— Samotność — ciągnął dalej Józek — może być żywą rozmową, rodzi kontemplację, budzi myśli, umożliwia rozkoszować się pięknem przyrody, tymczasem paplanie we dwoje, nie pozwala nieraz obserwować zachodu słońca.

— To kamyczek do mego ogródka, wybaczam! Nie rozumiem, jak prawdziwy sportsmen, a więc człowiek nowoczesny, może być romantykiem. Całe te kontemplacje, teorje, życie wewnętrzne, to maska na pokaz, wabik — szkoda, że nie na współczesne kobiety.

Nam w mężczyznach podoba się to, co jest w nich najgłupszego: postawa, ruchy, mięśnie; reszta, mało nas obchodzi. Jako realistki wyznajemy zasadę: „Czego oko nie widzi, tego serce nie pokocha”. Te pascalowskie „myślące trzciny”, zbyt często są zwykłemi „fujarami” — dla kobiet bez znaczenia. Mężczyźni lubią filozofję, kobiety wolą filozofów, o ile ci są pozatem mężczyznami.

Wolę życie, działanie, niespodzianki, niż ten cały teatr, mgliste teorje, zasady. Nie lubię romantyzmu, wolę romantyczne historje.

Mówił mi pan, panie Józiu, że sport kształci podświadomość. Coś, kiepsko z pańskiemi teorjami. Sportowcy są tak trudni do flirtu!...

Nie mam zresztą o to do nich żalu. Trudniejsze zwycięstwa, dają więcej zadowolenia”.

— Żeglarze, p. Felu, bywają niezwyciężeni, Syreny nie zgubiły Odysseusza!

— Jestem tego samego zdania, inaczej nie pojechałabym przecież z panem „en deux” na wycieczkę.

Rozmowa urwała się. Józek w zachwyceniu patrzał w ciemną ścianę nocy. Z za drzew wynurzał się księżyc, rubinowy, ogromny. Szybko ciągnął w górę, malał, jaśniał. Oprawna w zamknięty czarny pierścień widnokręgu, błyszczała ciężka metaliczna tafla wody. „Tonga” osrebrzona poświatą księżyca, sunęła jak zwiewna zjawa.

Głuchą ciszę nocy przerywał miarowy chlupot fal o burty, łopot żagli, szczęk miecza, chrzęst szkotbloków. Zrywał się wiaterek, cyzelując powierzchnię wody, w lekki siatkowy rysunek.

Po niebie gonić zaczęły ciemne nerwowe obłoki. Łódź żywiej drgnęła, pochylając się na zawietrzną stronę.

— Lepiej wracajmy — proponował Józek — będzie zdrowa burza. Niezadługo lunie.

Fela zaoponowała:

— Panie Józku, najdroższy, kochany, ja muszę, ja chcę widzieć prawdziwą burzę, taką z piorunami, tu na żaglówce. Pan mi tego nie odmówi. — Józek uległ.

Jazda nabrała życia. Rzeka skręcała ku wschodowi. „Tonga”, idąc na wiatr, kładła się na burtę. Rozbełtana fala, pienistym pióropuszem wdzierała się na pokład. Józek zaparty nogami, manewrował łodzią, musztrując Felę. Co chwila następowały zwroty. Łódź pędem szła ku ciemnej linji brzegu.. Głośne „Ree!” Łopot zwolnionego foka, Józek odpycha sterownicę na wodę, Fela siada na drugą burtę, łódź zahamowana obraca się w miejscu, łapie

wiatr i za chwilę sunie ku przeciwnemu brzegowi. Rozkoszna jazda! Od czasu do czasu chrzęst miecza zdradza mieliznę, wówczas Józek popędza „wychodzącą ze skóry" Felę, ganiąc jej opieszałość.

Patałach szczerze zmartwiony, milczy, nie usiłując się nawet tłumaczyć.

Znów skręt rzeki. Można trochę odpocząć, niema potrzeby ciągłej zmiany kursu. Józio rusza ustami — szykuje orację. Wreszcie się „uruchomił".

— To właśnie jest nasze żeglarskie życie, oczywiście, w dużej miniaturze! Tu nie wystarczy wiedzieć, trzeba umieć, wykonać rozkaz szybko, bez namysłu, instynktownie. Walka z żywiołem wymaga ciągłego improwizowania, ciągłej inicjatywy. Na każdy atak trzeba natychmiast zdobyć odpowiedź. Nie mamy niańki. Jeśli sami czegoś nie zrobimy, nikt nas nie wyręczy. Możemy zginąć. Pracujemy na własny rachunek, na własną odpowiedzialność. Próbujemy swych sił i widzimy, że nie jesteśmy tacy słabi. Poznajemy swą wartość, uczymy się liczyć i cenić nasze siły. Dlatego sportowcy potrafią działać godnie i nosić się godnie. Podstawą naszego stosunku do świata nie jest książkowa spekulacja. Kształtujemy swój światopogląd na doświadczeniu. Nasz świat, to odciski nas samych. Poznając świat, poznajemy nas samych. Nasz romantyzm? Kochamy sporty naturalne, niebezpieczne, samotne, bo wielbimy walkę, czcimy heroizm, szukamy przygody. Szanujemy indywidualności, ludzi o duszy wojownika, współczujemy zaś z człowiekiem z tłumu, człowiekiem nijakim, przeciętnym, statystycznym, żadnym.

Zamiast zasady „płacą mi, więc jestem", wyznajemy inną: „walczę, więc jestem". To jest nasze credo. Ogół nas nie rozumie, lecz przyjdzie czas, gdy nasze głupie szaleństwa zaważą z pożytkiem w życiu społecznem. Świat potrzebuje indywidualności, bo indywidualności tworzą życie. Reszta, to armja robów, wykonawców — ci, nie tworzą kultury, co najwyżej ją utrwalają.

Józek zamilkł wyczerpany, wyrzuciwszy swój „program".

— Nie sądziłem, że będę miał na wodzie wykłady swej filozofji, — dodał z uśmiechem, — to też skutki samotnych wędrówek.

— Ma pan stanowczo coś z apostoła — wtrąciła Fela.

— Sądząc po stroju, to nawet świętego i to tureckiego — zareplikował Józio.

— A, propos, panie Józiu, czy święci tureccy mogą mieć harem?

— Sądzę, że... zresztą nie wiem.

Silny poryw wiatru przerwał rozmowę. Trzeba schować się przed deszczem. Lądować. Józek skierował łódź ku małej zatoczce.

Droga wiodła przez wąską cieśninę między kamienistym brzegiem, a płytką przykosą. Łódź, idąc całą siłą żagli po martwej wodzie, zaryła w mieliznę nim Fela zdążyła podnieść miecz. Łódź, napierana wiatrem położyła się na bok. Józek wypuścił szkoty, skoczył do miecza. Wiatr bił bomem o wantę. Usiłowania zepchnięcia łodzi i wciągnięcia miecza spełzły na niczem. Widocznie zgięty, nie chciał wrócić do skrzynki. Tymczasem wiatr przeszedł w huragan. W chwili, gdy Józek ruszył ku fałom, by spuścić żagiel, poryw wiatru rzucił bomem, rozległ się trzask, wanty zwiotczały. Zaczął padać deszcz.

Wśród ciemnej nocy na środku rzeki, niezbyt przyjemna historja.

Józek dwoił się i troił. Fela z roześmianą miną pomagała w miarę sił i możności. Schować ubrania, zostać tylko w kostjumach, komenderował Józek.

Wśród potoków deszczu, siekącego w twarz, Józek z Felą spychali łódź, aby dotrzeć do zbawczego, zacisznego lądu. Wreszcie cel osiągnęli. „Tonga", wzięta na hol, weszła do zatoczki.

Za chwilę wydobyli ze schowka jakieś wspomnienie brezentu, który wraz z żaglem tworzył wcale nienajgorszy schron. Józek wylał z łodzi wodę. „Nocleg gotowy — meldował — teraz kąpiel!" Wśród grzmotów i błyskawic żeglarze kosztowali cudownej kąpieli. Poczem przebrani w ciepłe, suche ubrania, rozpalili w łodzi „Primusa". Deszcz tłukł tępo o płachtę, to tu to tam lało się przez dziury do wewnątrz.

Fela, przytulona do Józka, czerwona, z mokremi jak druty włosami, prezentowała „en naturelle" swą urodę. Karminy, szminki, rzęsy, zmyły dawno potoki dżdżu. Józio gotował herbatę, zerkając w milczeniu na „babę".

— Herbata gotowa! naczynia!

Fela podała kubki i cicho, prosząco mówiła:

— Już chyba jestem żeglarką, przestałam być patałachem... może więc herbatką wypijemy bruderszaft.

I podczas, gdy Józek obcierał rękawem swe usta, kończyła:

— Poznałam żeglarstwo, i tem więcej kocham żeglarzy.

Antoni Heinrich.

ZAWIADOMIENIE

Wojskowego Klubu Sportowego „ŻOLIBORZ"

iż na odbytem Walnem Zebraniu w dniu 11 grudnia 1930 r. został wybrany zarząd w składzie następującym:

Prezes: płk. K. Sołtan. Viceprezes: inż. Ringman

Członkowie zarządu: ppułk. Komuniecki, płk. Bieliński, inż. Burakiewicz, kpt. Sarnicki, inż. Piasecki, p. Dujanowicz, p. Pastwa, mjr. Proniewicz i mjr. Szczepanowicz.

Komisja Rewizyjna: ppułk. Fonferko, A. Kowalski i kpt. Rosiński.



Jastrzębski i Baranowski na starcie biegu trzema stylami na otwarcie basenu w Domu Akademickim w Warszawie.

POD WIATR

Treść pojawiających się od pewnego czasu w „Sporcie Wodnym” artykułów żeglarskich, oraz treść mniej lub więcej fortunnych przemówień na ostatnim Sejmiku, nasuwać mogą pewne wątpliwości. Sytuacja naszego żeglarstwa liczącego w Centralnym Związku niecały tysiąc sportowców, powinna nas pobudzić do głębszego zastanowienia się nad zagadnieniem całokształtu polskiego jachtingu. Brak polemiki w prasie nie pozwala szerszemu ogółowi zorjentować się w słuszności sądów i wyprowadzanych wniosków, powoduje nieraz chaos pojęć i mylną ocenę intencji autorów. Temperamenty bardziej ogniste, wolą często, łatwo i pocichu topić starych żeglarzy w łyżce wody, nie podzielając ich poglądów, a przecież łamy prasy otwarte są do poważnej i pożytecznej dyskusji dla wszystkich.

Dorzucając swoje myśli nie czuję się powołanym do stawiania kogokolwiek pod „pręgierzykiem” ,nie chodzi mi również o krytykę osób. Sądzę, że istnieją kwestje zasadnicze, aktualne a nawet palące, które należałoby omówić szerzej i ogólniej.

Żeglarstwo podzielić możemy na dwie grupy mające nieco odmienne cele i środki, żeglarstwo śródlądowe i morskie. Żeglarstwo śródlądowe dostępniejsze dla ogółu „wodniaków” zawsze będzie miało licznych zwolenników, a znaczenie jego jako sportu jest ogromne, szczególnie dla tych którzy mają słabsze serca i płuca. Jednostki silniejsze zawsze jednak pociągać będzie morze, jako właściwy teren do zmierzenia swych sił fiycznych, duchowych i umysłowych z potęgą żywiołów. Działalność i organizacja żeglarstwa polskiego bezwzględnie musi iść w tych dwu kierunkach.

Żeglarstwo śródlądowe dzięki naprawdę fanatycznej i niezmordowanej pracy p. Komandora Aleksandrowicza osiąga pewne rezultaty i pomimo zbyt może indywidualnej oceny ich wartości, przyznać należy, że idzie w kierunku właściwym. Inicjatywa Zarządu P. Z. Ż. dążąca do ściągnięcia żeglarzy na nasze piękne jeziora bezsprzecznie zasługuje na poparcie i urzeczywistnienie, w miarę możności. Młode żeglarstwo śródlądowe nie mając jednak tradycji ani dostatecznej praktyki życiowej na naszym terenie musi posiadać pewne usterki o znaczeniu nie tylko technicznym. Miejmy nadzieję, że usterki te znikną wkrótce pod wpływem dodatniego typu polskiego jachtsmena który powoli się tworzy. Należałoby tylko proces tej „fermentacji” nieco przyśpieszyć. Antagonizm istniejący pomiędzy żeglarstwem i wioślarstwem również nie przyczynia się do rozwoju sportu żeglarskiego. Nasze regulaminy i wprowadzane zwyczaje antagonizm ten jeszcze pogłębiają. Czy nie byłoby więc wskazane uzgodnić pewne zasady przystosowując je bardziej do naszych warunków, choćby dla tych Sekcyj i Klubów wioślarskich których autonomja jest ograniczona. Żeglarstwo będąc dziś karzełkiem wobec wioślarstwa powinno raczej starać się o poparcie i pomoc swego silniejszego i starszego brata. Opierając się bezkrytycznie na wzorach zagranicznych, pracę swoją i propagandę rozpoczynamy od zaznaczenia swego arystokratycznego pochodzenia. Lecz samym eleganckim mundurem nie każdemu można zaimponować, zaś pewna chińszczyzna narażać nas może tylko na śmieszność. Nie zasklepiajmy się w żółwiej skorupie, gdyż myśli nasze i czyny zaczną nabierać cech żółwich.

Od dłuższego czasu staramy się wszelkiemi sposobami szlachetny i wartościowy sport żeglarski uniedostępnić. Żeglarstwo jest stanowczo zbyt kosztowne. Cena lada jachciku zniechęcić może największych zapaleńców, a dla naszej młodzieży szkolnej czy harcerskiej z tych powodów jacht klasowy istnieć będzie zawsze tylko w marzeniach. W tej dziedzinie należy uczynić zwrot zasadniczy i natychmiastowy, należy szukać innych dróg konstrukcyjnych i budowlanych, zasadę bogactwa osobistego odrzucając kategorycznie. Prawo obywatelstwa muszą uzyskać nie tylko jachty z najszlachetniejszych gatunków drzewa i najidealniejszych wzorów konstrukcyjnych.

Nie mogę pominąć tu naszych regat. Owszem, urządzajmy zawody, konkursy i biegi, ale zaprzestańmy tych wątpliwej wartości sportowej, spacerów od mostu Poniatowskiego do Yacht-Klubu. Tego rodzaju „regaty” już nawet pionierzy naszego żeglarstwa bojkotują, a przykład okazać się może zaraźliwy. Sądzę, że prędzej regaty długodystansowe lub jakieś zawody na małym ograniczonym terenie mogą się stać atrakcją nawet nie tylko dla żeglarzy.

W dziedzinie żeglarstwa morskiego niestety dużo jest do zrobienia i naprawienia. Dotychczasowa błędna polityka władz P. Z. ż. szła stale w kierunku hamowania pędu do morza. Gdyby nie pomoc materjalna i energiczna inicjatywa P. U. W. F. oraz życzliwa fachowa współpraca p. gen. Zaruskiego, żeglarze nasi poza klubów morskich nie prędko zobaczyliby na własne oczy jak wygląda jacht kilowy. A przecież żeglarstwo morskie ma przed sobą wielkie widoki rozwoju i cel donioślejszy niż przyjemność przejażdżki. Znaczenie jego jako sportu jasne jest dla wszystkich. Istnieje garstka oponentów, ale to raczej wina srogiego Neptuna który nowicjuszom daninę każe płacić przy większej fali. Znaczenie żeglarstwa morskiego jest dziś nie tylko sportowe. Kto interesuje się naszą międzynarodową sytuacją polityczną wie jakie atuty są w ręku wrogów sięgających po nasze wybrzeże. Atuty te, to nasza bierność i lekceważenie spraw morskich. Niechaj zaczątki floty wojennej i handlowej reprezentują wojsko i rząd, ale nie pozostawiajmy reprezentacji polskiego cywilnego społeczeństwa rozflirtowanym parkom na plaży czy dancingu. Przedstawicielem cywilnego społeczeństwa powinien być jacht sportowy pod polską banderą. Wtym celu wartoby pozbyć się choć trochę szowinizmu, którego tak przodownicy nasi nie lubią, ale szowinizmu... śródlądowego. Jeżeli dążenia nasze pójdą nie w kierunku celów jednostek, ale celów wyższych i ogólniejszych napewno nie będziemy potrzebowali się uskarżać na lekceważenie i obojętność władz państwowych sportowych i społeczeństwa. Stawiamy sobie środki za cele, a to jest wina naszej zarozumiałości i krótkowzroczności. Inicjatywa współpracy i porozumienia z tymi, którzy mogą nas tylko poprzeć musi wyjść od nas. Wszelkie dąsy i fochy mogą nas ośmieszać ale żadnych realnych wartości nie dadzą. Czas już organizm swój wzmocnić choćby kosztem pewnych ustępstw. Oby nie okazało się kiedyś, że „mądry Polak po szkodzie”.

Żeglarstwo morskie musi opierać się, oprócz gruntownej wiedzy i na sentymencie. Aby morze poznać naprawdę trzeba je ukochać. Są ludzie nie tylko w powieściach Londona czy Conrada, którzy gdy raz na pokład wstąpią, oddają swą duszę w posiadanie morza nazawsze. Ten sentyment powinien być wykorzystany jako potężny czynnik w urzeczywistnieniu idei żeglarstwa. Jaknajszerszym masom nie tylko żeglarzy ale i młodzieży trzeba ze-

tknięcie się bliższe z morzem ułatwić, a mojem zdaniem do tego powołanym jest, a przynajmniej powinien być P.Z.Ż.

Sprawa klasyfikacji żeglarzy może wywołać pewne zastrzeżenia. Stopień „sternika śródlądowego" jako stopień wszechstronnie skończonego żeglarza śródlądowego powinien być jedynym. Niższe stopnie muszą nadawać kluby, wymagania stosując do warunków miejscowych. Na morzu rzecz oczywista samodzielność każdego żeglarza musi być uznana przez władze państwowe. Zasadę, że „sternik śródlądowy" stanowi wykwalifikowaną załogę morską uważam za zupełnie niewłaściwą, gdyż pozostanie ona zbyt teoretyczną, co zresztą potwierdza pierwsza próba egzaminów. Kkalifikacje osób, które dotychczas egzamin ten zdały, są nam wszystkim znane, tak jako załogi morskiej jak i samodzielnych żeglarzy śródlądowych i w pewnych wypadkach budzić mogą obawy co do celowości i sposobu egzaminowania. Najdokładniejsze przestudjowanie podręcznika „Sport Żeglarski" sprawy nie rozwiązuje. Sprawę klasyfikacji należałoby jak i wiele innych organizacyjnych zagadnień traktować nieco poważniej i delikatniej.

Żeglarstwo wymagające nieraz tak subtelnego i precyzyjnego działania przy małem zużyciu sił fizycznych, znakomicie nadaje się dla kobiet. Z radością też powitać należy coraz liczniejszy udział naszych żeglarek w tym pięknym sporcie. Żeglarstwo nie rozgraniczając tak ściśle działalności obu płci, stwarza pole do dodatnich wpływów kobiecych, które w różnych dziedzinach życia społecznego mają swoje piękną karty. A że nie tylko dobra wola i powściągliwość do tego celu jest potrzebna, ale także rzetelna wiedza teoretyczna i praktyczna, sądzę, że cały ogół żeglarzy życzy im na tej drodze „dobrego wiatru". Niechaj tylko ostrożnie podnoszą żagle by nie pozwolić w nie dmuchać tym, których ambicje osobiste przeszkadzają nieraz nawet pojęcia etyki sportowej.

Jestem przekonany, że jeśli wszyscy żeglarze bez względu na swe przekonania połączą się w lojalnej rozumnej i naprawdę sportowej pracy dla wspólnych umiłowań, postawimy ten „le sport de rois" w Polsce na odpowiednim poziomie.

Z. Pankiewicz.

Od Redakcji: Powyższy artykuł umieściliśmy w celu zachęcenia żeglarzy do pisania w sprawach interesujących ogół jachtsmenów.



Uczestnicy podoficerskiego kursu pływackiego w pływalni Kasy Chorych w Warszawie.

Niezwykłe regaty fińskich żaglowców.

Echem i jakgdyby wskrzeszeniem dawnych czasów, kiedy na morzu panował statek żaglowy, jest odbywający się obecnie bieg ośmiu wielkich fińskich żaglowców, które prawie jednocześnie opuściły porty australijskie, udając się da Europy.

Odbywają one zwykłą swą podróż handlową, jednak w podróży tej chcą walczyć, zresztą nie po raz już pierwszy, o palmę pierwszeństwa w szybkości.

Statki te są następujące: „Viking" — o pojemności 2.670 ton, „Ponape" — 3.200 ton, „Favell" — 2.200 ton, „Melbourn" — 4.250 ton, „Archibald Russel" — 2.385 ton, „Lawhill" — 2.733 tony, „Herzogin Cecilie" — 3.242 tony i „Penang" — 2.039 ton.

Z wyjątkiem „Penangu", który jest stalową czteromasztową fregatą, wszystkie pozostałe żaglowce są stalowemi czteromasztowemi barkami.

Wyścig ten jest śledzony przez wszystkich miłośników morza z niezwykłem zainteresowaniem, zarówno ze względu na olbrzymią długość trasy, na której się rozgrywa, jak i na poziom konkurencji, bowiem wymienione statki nie pierwszy już raz brały udział w tym wyścigu.

Ambicją załogi każdego żaglowca jest, by jej statek był najszybszy, to też nie szczędzi ona swego wysiłku, by z konkurencji wyjść z honorem.

O wysiłku tym może świadczyć opowiadanie kapitana żaglowca „Hougomount", który w „regatach" w 1927 r. przybył drugim z pośród trzynastu.

„Po wyjściu z Port Lincoln — opowiada kapitan — ujrzałem pewnego dnia „Archibalda Russel", który miał rozpocząć podróż w osiem dni po nas. Zdecydowałem dołożyć wszelkich starań, by nie dać się wyprzedzić. Załoga moja pracowała z niebywałym wprost entuzjazmem, zdobywając się na niezwykłe pomysły, skierowane ku osiągnięciu największej szybkości. Jednym z nich było zeskrobywanie wodorostów z kadłuba statku przy pomocy liny drucianej, którą to operację uskuteczniano przez wielokrotne oprowadzanie liny pod dnem statku: z dziobu, przez obie burty — ku tyłowi. Przesypywano ładunek (zboża), regulując w ten sposób przegłęb na dziób lub rufę, podczas pochyleń statku malowano minją burty tak nisko, jak tylko dało się sięgnąć; każdy kawałek płótna był „posadzony" i nawet pod bukszprytem mieliśmy jeden żagiel.

Przy wyspach Falklandzkich spotkaliśmy góry lodowe, poczem napotkaliśmy ciszę, która pozwoliła nam nieco odetchnąć. Bezpośrednio przed osiągnięciem równika znowu dostrzegliśmy „Archibalda Russel" i szliśmy w jego towarzystwie przez osiem dni. Panowało ogólne podniecenie, gdyż tocząca się walka wytwarzało wysokie napięcie nerwów. „Archibald Russel" zdawał się być szybszym statkiem, lecz jak się okazało, myśmy mieli większą wolę zwycięstwa.

Niestety, napotkaliśmy wkrótce na przeciwne wiatry, które zmuszały nas do lawirowania i spowodowały powolne posuwanie się naprzód.

Statki nasze znowu zgubiły się z oczu aż do czasu ukazania się Cap Lizard, kiedy ponownie zostałem zaskoczony widokiem „Archibalda Russel" w niewielkiej odległości, lecz na mniej korzystnym halsie".

„Archibald Russel" przybył do Queenstown po 124 dniach podróży i jako czwarty z trzynastu. Pierwszym był „Herzogin Cecilie" — 88 dni, drugi „Hougomount" —

S. K.

Pierwszy krok pływacki.

Dzięki inicjatywie redakcji Stadjonu, inicjatorce „pierwszych kroków” w rozmaitych działach Sportu, odbył się w dniach 1 i 8 marca na nowym basenie AZS. w Domu Akademickiem po raz pierwszy „pierwszy krok pływacki”, do którego zgłosiło się ogółem ponad 60 zawodników, w tem 12 kobiet.

Zawody dostępne były także dla niestowarzyszonych, których zgłosiło się pięciu.

Z klubów najwięcej zawodników dały AZS. i Makabi, natomiast jakościowo świetnie spisali się pływacy Sarmaty. Nagrodę wędrowną PUWF zdobył AZS. Warsz. 48 pkt. przed Sarmatą 34 pkt., Makabi 26 pkt., ŻASS 17 pkt., Sławą 12 pkt., i YMCA 4 pkt.

Indywidualnie wyróżnili się Smoszyński z Sarmaty, Przysiecki i Angiel (AZS) oraz Tarnowska (AZS), a z niestowarzyszonych — Czarnowski.

Organizacja zawodów spoczywała w ręku pp. Baranowskiego i Dobrowolskiego.

Wyniki były następujące:

Panowie: 100 m. st. dow.: 1) Przysiecki (AZS.) 1:28.4, 2) Grymin (Sarm.) 1:34.6, 3) Sekutowicz (AZS) 1:39.8, 4) Mulak (AZS) 1:43.6, 5) Zawistowski (AZS) 1:45.8.

200 m. st. dow.: 1) Vollmer (Sarm.) 3:50,8, 2) Grymin (Sarm.) 3:52.8, 3) Damsz (AZS) 3:54.2, 4) Jodłowski (YMCA) 4:03.4, 5) Berkowicz (ŻASS) 4:07.8.

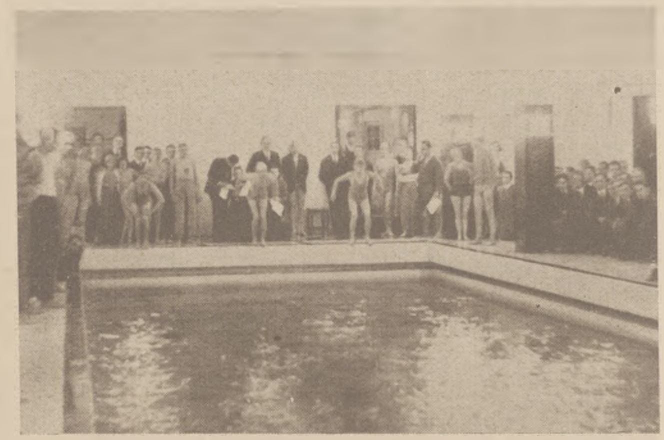
100 m. st. klas.: 1) Angiel (AZS) 1:41.1, 2) Berkowicz (ŻASS) 1:50, 3) Smoszyński (S.) 1:51, 4) Jodłowski (YMCA) 1:52.8, 5) Lewin (Mak.) 1:57.4.

100 m. nawznak: 1) Smoszyński (Sarm.) 1:48.4, 2) Damsz (AZS) 2:02.8, 3) Mazur (Makabi) 2:03.6, 4) Michalski (Sarmata) 2:06.4.

Skoki z trampoliny: 1) Siemiatycki (ŻASS.), 2) Ajzenstein (ŻASS), 3) Pelowski (Makabi).

4×100 m.: 1) AZS. 6:44.8, 2) Sarmata 7:09.1, 3) Makabi 7:14.5.

Panie: 100 m. st. dow.: 1) Tarnowska (AZS) 2:00.6.



Na starcie jednego z biegów podczas pierwszego kroku pływackiego.

100 m. st. klas.: Goworkówna 1:57 (poza konk.), 1) Dębicka (Sława) 2:10, 2) Krymkiewiczówna (ŻASS) 2:16.4.

200 m.: Goworkówna 4:19.2 (poza konk.), 1) Dębicka (Sława) 4:29.9.

Niestowarzyszeni: 100 m. kl.: 1) Czarnowski 2:01, 2) Sobociński 2:01.6.

100 mtr. nawznak: 1) Czarnowski 2:00, 2) Wasiak 2:24.9.

Kurs trenerów pływackich.

Polski Związek Pływacki urządza w kwietniu kurs instruktorów pływackich, dostępny dla wszystkich. Trenerem będzie p. Wiesner.

Program pływacki Król. Huty.

Na stadjonie w Król. Hucie odbędą się nast. zawody pływackie: 31.V — zawody KS. Stadjon; 14.VI — zawowody międzyklubowe; 15.VIII — zawody międzyklubowe; 13.IX — zawody zamknięcia sezonu.

Mecz pływacki z Czechosłowacją.

Mecz z Czechami odbędzie się 14 i 15 sierpnia w Pradze.

Zawody pływackie klasy III.

AZS. warszawski najruchliwsza sekcja pływacka stolicy, celem podniesienia poziomu sportu pływackiego ufundował puhar przechodni dla najlepszego zespołu klubowego stolicy 3-ciej klasy. W zawodach o puhar prócz organizatorów biorą udział: ŻASS, Makabi, oraz najlepszy klub robotniczy „Sarmata”.

Pierwsze zawody odbyły się 8.III na pływalni Kasy Chorych. Rozegrano dwa mecze, a mianowicie: ŻASS — Makabi 38:23 i Legja — AZS. 44:17. Najlepsze wyniki na 100 m. st. dow. — Przesiecki (AZS) 1:24.4, przed Kozłowskim (Legja) 1:25.8. 100 mtr. st. kl.: 1) Mańko (L.) 1:35.2 przed Angelem (AZS) 1:37.9. 100 mtr. nawznak: 1) Januszkiewicz (L.) 1:47 przed Madejczykiem (AZS.) 1:49.

W meczu Makabi — ŻASS osiągnięto ważniejsze wyniki. 100 mtr. st. dow.: 1) Nisenbaum (M.) 1.25 przed Forbertem (M.); 100 mtr. st. kl.: 1) Szterngold (M.) 1:44.3 przed Rozensztajnem (M.); 100 mtr. nawznak: 1) Siemiatycki (Ż.) 2:03.2 przed Rozencwajgiem (M.).

Program następnych zawodów jest następujący:
15.III AZS. — ŻASS. i Legja — Sarmata.
22.III ŻASS — Legja i Makabi — Sarmata.
28.III Makabi — Legja i Sarmata — AZS.
29.III Makabi — AZS. i Sarmata — ŻASS.

Najbliższy start Bocheńskiego.

Bocheński startuje 29 b. m. w Brukseli na 100 mtr. z Tarisem (Francja), Schubertem (Niemcy) i Coppetersem (Belgja).

Cena ogłoszeń: 1 strona zł. 300, 1/2 strony zł. 155, 1/4 str. 80, 1/8 strony zł. 45, w tekście o 50% drożej.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, GALERJA LUXENBURGA, SENATORSKA 29. — TEL. 670-56.
Prenumerata „Sportu Wodnego” wraz z dodatkiem „Sport Zimowy” wynosi Zł. 20.
Prenumerata „Sportu Zimowego” Zł. 4.
Rękopisów nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagraniczna 50% drożej. Konto w P. K. O. Nr. 6013.

REDAKTOR i WYDAWCA: *MIECZYSŁAW MAJCHER.*

Tabela Mistrzostw Polski w Pływaniu za czas 1922 — 1930.

PANOWIE	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930
100 m. st. dow.	Suszycki	1:28.8 Seweryński	1:16.8 Kuncewicz	1:17.5 Kuncewicz	1:17.2 Kuncewicz	1:12.5 Kuncewicz	1:12 Kuncewicz	1:08.8 Bocheński	1:10 Kot
200 „ „ „	—	—	—	—	—	—	—	—	2:38.8 Kot
400 „ „ „	Jurkowski	9:21.8 Zajst	7:07.1 Dette	7:05 Kuncewicz	6:57.8 Kuncewicz	6:23 Kratochwila	6:00.2 Kot	5:45.3 Kot	5:45 Kot
1500 „ „ „	Jurkowski	—	—	30:11.9 Siwicki	28:22 Matysiak	26:28.9 Kratochw.	24:42.4 Kot	23:35.6 Kot	24:22.8 Kot
200 m. st. klas.	Tratt	3:38.7 Schönfeld	3:15.1 Dette	3:27.2 Jurkowski	3:20.3 Siwicki	3:15.2 Jurkowski	3:14.8 Jurkowski	3:16.2 Jurkowski	3:05 Kaputek
100 m. nawznak	Święcicki	1:44.8 Smolka	1:34 Dette	1:35.6 Schönfeld	1:35.5 Schönfeld	1:31.6 Schönfeld	1:30.4 Trytko	1:31.2 Smolka	1:23.4 Karliczek
Sztaf. 4 × 50 m.	—	2:21 W. K. S.	2:11.5 E. K. S.	2:31.3 W. K. S.	—	—	—	—	—
„ 5 × 50 m.	—	—	—	—	3:10 AZS. Warsz.	3:03.4 AZS Warsz.	2:58.2 AZS Lwów	2:42.8 AZS Warsz.	—
„ 4 × 200 m.	W. K. W.	—	—	—	—	13:20 AZS Warsz.	12:33.4 AZS War.	11:47 AZS Warsz.	11:43.8 AZS War.
Szt. 3×100 st. zm.	—	—	—	—	—	—	—	—	4:13.8 E. K. S.
Skoki wieżowe	Eisenbett	Świszczowski	Süssman	Schönfeld	Maerz	Maerz	Maerz	Maerz	Maerz
„ z tramp.	—	—	Süssman	Sieńkowski	Maerz	Hulanicki	Maerz	Maerz	Maerz
Długodystans.	—	—	—	—	—	Jurkowski	Nowicki	Liszewski	Kratochwila
Water - polo	—	—	—	Jutrzenka	Jutrzenka	Jutrzenka	Makabi	Makabi	Makabi

PANIE									
100 m. st. dow.	Samolakówna	2:03.4 Schreiberówna	1:52.6 Schreiberówna	1:48.5 Tratowa	1:47.4 Kajzerówua	1:42.8 Kajzerówna	1:33.5 Iżycka	1:34 Schmidtówna	1:29.8 Szczerbówna
400 „ „ „	Dorożyńska	9:13.5 Estreicherówna	8:53.7 Schreiberówna	8:31.6 Tratowa	8:16.8 Aufrichtówna	7:54.6 Kajzerówna	7:40.4 Kajzerówna	7:57.8 Kajzerówna	7:25.8 Jarkuliszówna
1500 „ „ „	—	—	--	—	33:43.9 Tratowa	32:50.8 Tratowa	30:46.1 Fitzówna	31:08 Schmidtówna	30:52.8 Kreczmanówna
200 m. st. klas.	—	—	4:16.6 Schreiberówna	3:57.3 Kajzerówna	3:55 Kajzerówna	3:49.2 Kajzerówna	3:42.6 Fitzówna	3:39 Reicherówna	3:26.6 Jarkuliszówna
100 m. nawznak	—	—	—	1:52.8 Schönfeldówna	1:55.4 Scönfeldówna	1:48.8 Kajzerówna	1:47 Nowakówna	1:39.5 Nowakówna	1:42.5 Reicherówna
Sztaf. 4 × 50 m.	—	3:27.5 A. Z. S. Kraków	3:24.5 A. Z. S. Kraków	3:30 Jutrzenka	—	—	—	—	—
„ 5 × 50 m.	—	—	—	—	4:24.6 Giszowiec	4:36.2 Giszowiec	3:52.1 Giszowiec	3:39.5 AZS Warsz.	—
„ 4 × 100 m.	—	—	—	—	—	7:36.2 Giszowiec	7:03 Giszowiec	6:53.3 AZS Warsz.	6:50.7 Giszowiec
Szt. 3×100 st. zm.	—	—	—	—	—	—	—	—	5:10.8 Giszowiec
Skoki wieżowe	—	Estreicherówna	—	Segeda	Lindnerówna	Lindnerówna	—	Lindnerówna	Klauzówna
„ z tramp.	—	—	Frydmanówna	Segeda	Eistreicherówna	Kowalewska	Szlesingerówna	Schnatzkówna	Schnatzkówna
Długodystans.	—	—	—	—	—	Schreiberówna	—	Mellerówna	Mellerówna

ZAWIADOMIENIE

Polskiego Związku Kajakowego

Na Walnem Zjeździe Delegatów P. Z. K. odbytem w dniu 8 marca 1931 r. wybrano Zarząd w składzie następującym:

gen. Kwaśniewski	— Prezez
mjr. Ziętkiewicz	— V-Prezes
mjr. Lewakowski	— Sekretarz
Kowalska	— Zast. Sekretarza
Bublewski	— Skarbnik
Grzelak Heinrich Olędzki	Komisja sportowo-turystyczna
mjr. Thun red. Majcher por. Trzepałko	Komisja Rewizyjna

ZAWIADOMIENIE

Yacht-Klubu Polski

Zjazd Delegatów Yacht-Klubu Polski odbędzie się w dniu 22 marca 1931 raku o godz. 12-ej w sali konferencyjnej Ministerstwa Przemysłu i Handlu z następującym porządkiem dziennym:

1) Zagajenie Zjazdu przez Komandora W. Szadurskiego
2) Wybór Prezydjum Zjazdu.
3) Mianowanie członków honorowych.
4) Sprawozdanie tymczasowego Zarządu Y. K. P.
5) Zatwierdzenie regulaminu finansowo-administracyjnego.
6) Uchwalenie budżetu na rok 1931.
7) Upoważnienie Zarządu Głównego do zaciągnięcia pożyczki wewnętrznej dla konwers, i istniejących zobowiązań.
8) Wybory Zarządu Głównego, Głównej Komisji Rewizyjnej i sędziów Sądu Honorowego.
9) Upoważnienie Zarządu Głównego do otwierania nowych Oddziałów.

Zjazd Delegatów, na podstawie par. 31 statutu, jest prawomocny bez względu na ilość obecnych członków.

Wnioski winny być zgłaszane na ręce Zarządu conajmniej na tydzień przed terminem Zjazdu Delegatów

DRUK PIOTR PYZ i S-ka WARSZAWA